



PFC

IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO – MLC, 2006 DE LA OIT

Ingeniería Técnica Naval especializada en servicios y propulsión
del buque

Facultad de Náutica de Barcelona

Tutor: Santiago Ordás Jiménez | Autora: Núria Rodríguez Peiró

Resumen

Se presenta un proyecto final de carrera con el título ***“Implementación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la OIT”*** que consiste en el análisis de la relevancia que el Convenio, con las siglas MLC 2006 o ILO 2006, ha supuesto para los trabajadores del mar, las navieras, las Administraciones Marítimas, y en definitiva, para el sector marítimo.

Se pretende explicar detalladamente el Convenio, a quienes afectará, qué organismos serán los encargados inicialmente de inspeccionar y asegurar que dichas condiciones sean aplicadas y qué cambios organizativos y de funcionamiento implicará el convenio. Así como, las repercusiones que éste supondrá.

Así pues, en este Proyecto Final de Carrera se definen conceptos como la Organización Internacional del Trabajo y los organismos encargados de las inspecciones, es decir, Dirección General de la Marina Mercante, Instituto Social de la Marina e Inspección de Trabajo y Seguridad Social, para certificar que se cumplen los requisitos establecidos en el Convenio y emitir, como consecuencia, el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima. Posteriormente, se avanza por el Convenio viendo los requisitos que éste establece y, seguidamente se analiza la documentación solicitada por los inspectores a los buques que soliciten la certificación.

Y por último, un apartado de entrevistas a personas con cargos a los que les afecta el Convenio directamente en su área laboral, para obtener una visión de las repercusiones que ha supuesto el Convenio visto desde los diferentes ángulos de implicación.

Tabla de Contenidos

1. Presentación	7
2. Motivación	8
2.1. Objetivos	8
3. Introducción	9
3.1. La Organización internacional del Trabajo	9
3.1.1. Un poco de historia...	10
3.1.2. Objetivos	11
3.1.3. Formada por...	12
3.1.4. El director	14
3.1.5. Estados miembros	14
3.1.6. Mecanismo de control	15
3.1.7. Convenios fundamentales de la OIT	15
3.2. Organismos Inspectores	17
3.2.1. La Dirección General de la Marina Mercante.....	17
3.2.2. El Instituto Social de la Marina	18
3.2.3. La Inspección de Trabajo.....	19
4. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.....	22
4.1. Los Artículos	24
El Reglamento y el Código	29
4.2. Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.	29
4.2.1. Edad mínima.....	29
4.2.2. Certificado médico.....	29
4.2.3. Formación y calificaciones.	30
4.2.4. Contratación y colocación.	31
4.3. Título 2: Condiciones de empleo.....	33
4.3.1. Acuerdos de empleo de la gente de mar	33
4.3.2. Salarios.....	34
4.3.3. Horas de trabajo y de descanso.....	35
4.3.4. Derecho a vacaciones.	37
4.3.5. Repatriación.	38

4.3.6. Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio	40
4.3.7. Niveles de dotación	40
4.3.8. Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar	41
4.4. Título 3: Alojamientos, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.	42
4.4.1. Alojamiento y servicios de esparcimiento	42
4.4.2. Alimentación y servicio de fonda	50
4.5. Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social ..	52
4.5.1. Atención médica a bordo de buques y en tierra.	52
4.5.2. Responsabilidad del armador.....	53
4.5.3. Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes.....	54
4.5.4. Acceso a instalaciones de bienestar en tierra	55
4.5.5. Seguridad social.....	55
4.6. Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación	57
4.6.1. Responsabilidades del Estado del pabellón	57
4.6.1.1. Principios generales.....	57
4.6.1.2. Autorización de las organizaciones reconocidas.....	58
4.6.1.3. Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima	59
4.6.1.4. Inspección y control de la aplicación.....	61
4.6.1.5. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo.....	63
4.6.1.6. Siniestros marítimos.....	64
4.6.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto	64
4.6.2.1. Inspecciones en los puertos.....	65
4.6.2.2. Procedimientos de tramitación de quejas en tierra.....	66
4.6.3. Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra	67
5. Trabajo de campo.....	68
5.1. Implementación del MLC, 2006; Desarrollo de una inspección	68
5.1.1. Documentación que solicita la Dirección General de la Marina Mercante	70
5.1.2. Documentación que solicita el Instituto Social de la Marina	78
5.1.3. Documentación que solicita el Inspección de Trabajo Seguridad Social	92
5.2. Entrevistas	107
6. Conclusión.....	112

7.	ANEXOS.....	113
7.1.	ANEXO I. Estados miembros	114
7.2.	ANEXO II. Convenios que revisa el Convenio.....	115
7.3.	ANEXO III. Definiciones.....	117
7.4.	ANEXO IV. Modelo del Certificado de Trabajo Marítimo y de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima	119
7.4.1.	Certificado de Trabajo Marítimo	119
7.4.2.	Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I	122
7.4.3.	Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II	125
7.4.4.	Certificado Provisional de Trabajo Marítimo	127
7.4.5.	Ejemplos de Declaración Nacional.....	129
7.5.	ANEXO V. CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO A	132
7.6.	ANEXO VI. Dietas específicas	137
7.7.	ANEXO VII. Entrevistas	141
7.7.1.	Entrevista Inspector de la Dirección General de la Marina Mercante.....	141
7.7.2.	Entrevista Inspector de la Instituto Social de la Marina	144
7.7.3.	Entrevista Inspector de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social	146
7.7.4.	Entrevista Capitán Efectivo de un buque de la Marina Mercante.....	149
7.7.5.	Entrevista Técnico Auditor del Departamento de Prevención de Riesgos Laborales	152
8.	Bibliografía.....	155
9.	Agradecimientos	156

1. Presentación

Teniendo en cuenta que el sector del transporte marítimo se considera como una industria mundial afectada por la globalización de la economía y debido a las condiciones especiales en que se desarrolla el trabajo en el mar parece lógico pensar que requiera medidas reglamentarias internacionales. Una respuesta global y adecuada aplicable a toda la industria que estima que el 90 por ciento del comercio mundial es mediante el transporte marítimo o fluvial.

Para ello, la Organización Internacional del trabajo (OIT) elaboro el Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, con la intención de garantizar condiciones de trabajo decentes para la gente de mar.

Con el título ***“Implementación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de la OIT, en un buque mercante”*** se presenta un trabajo final de carrera basado en analizar la relevancia que el Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, que corresponde a las siglas MLC 2006 o ILO 2006, supondrá para los trabajadores del mar, las navieras, las Administraciones Marítimas y en definitiva, para el sector marítimo.

Por lo que se pretende explicar lo que detalla el convenio, a quienes afectará, quién o qué personas serán las encargadas inicialmente de inspeccionar y asegurar que dichas condiciones sean aplicadas y que cambios organizativos y de funcionamiento implicará el convenio. Así como, las repercusiones que éste supondrá.

El Proyecto Final de Carrera (PFC) se encuentra estructurado en tres partes: una primera, de introducción totalmente teórica, en la que se definirán conceptos tales como la OIT (Organización Internacional del trabajo) y los organismos encargados de realizar las inspecciones. Una segunda parte, donde se establecerán las condiciones que exige el Convenio sobre el trabajo marítimo. Y por último, una tercera parte, de trabajo de campo, que tratará de cómo los armadores deben realizar la solicitud para la obtención de los Certificados relacionados con la MLC 2006 para cada uno de sus buques, también se establecerá la metodología que seguirán y la documentación que deberá estar a su disposición a bordo cuando los diferentes organismos inspeccionadores realicen la inspección. Y por último, realizar entrevistas preguntando a personal relacionado con el Convenio debido al cargo que ocupan en su vida laboral, para obtener una visión de las repercusiones que ha tenido el convenio des de diferentes ángulos.

2. Motivación

A lo largo de la carrera me he ido planteando en numerosas ocasiones cual sería el tema del mi trabajo final. Al ir avanzando en las diferentes asignaturas, iban despertando más interés en mi, asignaturas tales como, Construcción Naval y Proyectos. Fue un poco más adelante que la asignatura “Seguridad marítima y prevención de la contaminación” me sorprendió, ya que una vez conocidos aspectos técnicos, se centraban más en aspecto de funcionamiento.

Después de ver la operatividad al realizar las prácticas en buque me resultó muy importante tanto el tema de Seguridad Marítima como el de Prevención de riesgos laborales. Con la ayuda del tutor del trabajo se acoto el tema del trabajo basándolo en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 que tiene su entrada en vigor el 20 de agosto de este mismo año y cuyas repercusiones serán relevantes para el sector marítimo.

2.1. Objetivos

Los objetivos de este trabajo es analizar exhaustivamente los requisitos que establece el “Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006” de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), como estos repercutirán en las los trabajadores del mar y en las navieras a efecto de realizar cambios en su funcionamiento o organización a bordo.

Otro objetivo es ver qué supone para las organizaciones encargadas de las inspecciones, como éstas se plantean la aplicación de los requisitos del convenio y qué exigirán a los buques que inspeccionen. Consecuencia de lo cual, los cambios que las navieras deberán aplicar para cumplir con el Convenio y tener así certificados sus buques.

En definitiva, cómo repercute a todos los niveles para cada una de los ángulos del sector marítimo.

3. Introducción

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, o en inglés “Maritime Labour Convention 2006” del que proceden las siglas MLC 2006, fue aprobado por la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT el 7 de febrero de 2006, España lo ha ratificado y entró en vigor el 20 de agosto de 2013. No cabe la menor duda que este Convenio establece requisitos que cambiarán numerosos aspectos de la gente de mar y los barcos, por ello se verán involucrados todo aquel relativo al sector naval.

Para comprender mejor el Convenio marítimo internacional, MLC 2006, es necesario conocer previamente al organismo encargado de su redacción. En el siguiente punto se explica la Organización Internacional del Trabajo, con el mero fin que cuando a posterior se explique el convenio, y se vaya avanzando en él se observen aplicados los objetivos de la OIT. También se explican los organismos encargados de realizar las inspecciones, para conocer sus principales funciones y así comprender qué se encarga de supervisar cada uno de ellos.

3.1. La Organización internacional del Trabajo

Según un fragmento de la constitución de la OIT, “... si cualquier nación no adopta un régimen de trabajo realmente humano, esta omisión constituirá un obstáculo a los esfuerzos de otras naciones que deseen mejorar la suerte de los trabajadores en sus propios países.”

La Organización Internacional del Trabajo que responde a las siglas OIT es una institución internacional que se ocupa de temas relacionados con el trabajo y las relaciones laborales.

Se funda en el principio que “la paz universal y permanente sólo puede basarse en la justicia social.”

Así pues, la organización pretende realizar una mejora generalizada de las condiciones de trabajo, analizando el mundo laboral para proteger los derechos de los trabajadores mediante la elaboración de Normas internacionales y el seguimiento de su cumplimiento. Por lo que ha sido fuente de la protección de la maternidad, la jornada de 8 horas.

Todo ello se consigue dándole una vital importancia a la cooperación entre los gobiernos y las organizaciones de trabajadores y empleadores por el progreso social y económico.

3.1.1. Un poco de historia...

La OIT fue creada el 11 de abril de 1919 por el Tratado de Versalles respondiendo a la necesidad de llevar a cabo reformas sociales reconociendo que éstas solo serían efectivas si se efectuaban con carácter internacional ya que ningún país ni ningún sector económico por el mismo hubiesen sido capaces de introducir dichas políticas de mejora ni hubiesen podido velar por un cumplimiento generalizado. En la primera conferencia adoptaron seis Convenios Internacionales del Trabajo (horas de trabajo, desempleo, protección maternidad, trabajo nocturno de las mujeres, edad mínima y trabajo nocturno de los menores en la industria).

En 1920 establecieron su sede en Ginebra y el primer Director General fue Albert Thomas. Antes de 1923 ya impulsaron 16 Convenios Internacionales del Trabajo y 18 recomendaciones. Muchos gobiernos fueron críticos debido al alto número de convenios y sus informes eran muy críticos, debido a esto en 1925 se creó un comité de expertos formado por juristas independiente que realizaban estos informes para la OIT. En 1932 se cambió de Director General, en nuevo presidente fue Harold Butler y su principal misión fue pelear contra la Gran Depresión. Una de las primeras medidas fue el ingreso de EE.UU (1934) como miembro de la OIT.

Cuando se veía el inicio de la Segunda Guerra Mundial nombraron como Director General a John Winant (1939). Por medidas de seguridad ordenó el traslado de la sede a Montreal, Canadá. Debido a que Winant fue nombrado embajador de EE.UU. fue sucedido por Edward Phelan. Con Phelan como Director General se hizo una reunión en Filadelfia (1944) en la cual participaron representantes de gobierno, empleadores y trabajadores de 41 países. Marcó el inicio de la cooperación técnica de los países en desarrollo, puesto que se definían los principios tales como que el trabajo no es una mercancía, que la pobreza es un peligro para la prosperidad de todos, que la libertad de expresión y de asociación favorecen al progreso constante y que “todos los seres humanos sin distinción de raza, credo o sexo, tienen derecho a perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condiciones de libertad, dignidad, seguridad económica e igualdad de oportunidades. Otros dos puntos que consiguió Phelan fue cuando la OIT se convirtió agencia especializada de las Naciones Unidas (1946) y del convenio N°87.6 sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación.

A partir de 1948 fue Director General David Morse. Con él se duplico en número de países miembros y el número de trabajadores dentro de la OIT. En 1960 se creó el Instituto Internacional de Estudios Laborales en Ginebra y cinco años después el Centro Internacional de Formación en Turín.

En el 50 aniversario (1969) la OIT ganó el Premio Nobel de la Paz.

En 1970 se cambió de Director General y fue presidente durante 3 años Wilfred Jenks. Durante este periodo se avanzó en normas y mecanismos para la supervisión de su aplicación. El sucesor en 1973 fue Francis Blanchard que extendió la cooperación técnica a países en desarrollo y logró evitar el deterioro de la organización en los 3 años (1977-1980) que EE.UU. dejó de ser miembro. También tuvo participación en el conflicto en Polonia debido a la dictadura, apoyando a la legitimación del sindicato Solidarnosc basándose en el convenio N°87.6 que Polonia había firmado en 1957.

En 1989 Michel Hansenne sustituyó a Blanchard después de la Guerra Fría. También descentralizó la OIT haciendo que se realizaran actividades fuera de la sede principal.

10 años después fue Director General Juan Somavia. Lucho por convertir el Trabajo Decente como objetivo estratégico internacional y promover una globalización justa.

3.1.2. Objetivos

La Organización Internacional del Trabajo tiene como principal fin promover las oportunidades para que hombres y mujeres obtengan un trabajo decente en condiciones de libertad, igualdad, seguridad y dignidad humana; y con ese objetivo marcado se le derivan los siguientes objetivos:

- Promover y materializar las normas laborales y los derechos fundamentales en el trabajo.
- Crear oportunidades de empleo digno para las mujeres y los hombres.
- Aumentar la cobertura y la eficacia de la protección social para todos.
- Fortalecer el diálogo social y el tripartidismo.

Para alcanzar estos cuatro objetivos, la OIT:

- Formula políticas y programas internacionales para fomentar los derechos humanos fundamentales, mejorar las condiciones de trabajo y aumentar las oportunidades de empleo.
- Con asociación activa con sus mandatarios, lleva a cabo un programa de cooperación técnica internacional que ayuda a los países a llevar a la práctica dichas políticas.
- También establece normas internacionales del trabajo respaldadas por sistema de control de su aplicación que orienta a las autoridades nacionales a ponerlas en ejecución.
- Y como complemento a contribuir en el progreso realiza actividades de formación educación, investigación y publicación.

3.1.3. Formada por...

Para la Organización Internacional del Trabajo la promoción del progreso social y económico se entiende como la cooperación entre los gobiernos y los organizadores de trabajadores y de los empleadores, por ello es la única agencia de las Naciones Unidas cuyos mandatarios la constituyen precisamente los representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores. Esta estructura es conocida como estructura tripartita ya que los “interlocutores sociales” (representantes de los empleados y de los trabajadores) participan por igual que los gobiernos, garantizando la respuesta a las necesidades de los trabajadores mediante las opiniones de los interlocutores sociales que quedaran reflejadas en las normas laborales, políticas, etc.

Se promueve el tripartidismo, dentro de cada Estado miembro, a través del diálogo social para que las organizaciones sindicales y las de empleadores participen en la formulación y aplicación de las políticas nacionales en ámbitos sociales y económicos, entre otros.

La OIT realiza su trabajo a través de tres órganos fundamentales que son la Conferencia Internacional del Trabajo, el Consejo de Administración y la Oficina, todos ellos formados por representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores.

La Conferencia Internacional del Trabajo es conocida como el parlamento del trabajo ya que favorece la discusión sobre temas sociales y laborales fundamentales. Se reúne una vez al año para definir las políticas generales de la Organización y establecer las normas.

Cada Estado Miembro tiene cuatro delegados en la Conferencia que son:

- Dos delegados gubernamentales, normalmente ministros encargados de asuntos laborales en sus países.
- Un delegado empleador.
- Un delegado trabajador de las organizaciones nacionales más representativas.

Cabe destacar, que cada uno de estos delegados tiene derecho a intervenir y votar de manera independiente, por lo que se puede dar el caso que los delegados de los trabajadores y de los empleadores voten lo contrario, o que su voto sea opuesto al de sus representantes de gobierno. Sin embargo, esta diversidad de puntos de vista no impide que las decisiones se adopten o por amplia mayoría de votos o por unanimidad.

Durante la reunión de la Conferencia, también pueden intervenir jefes de Estado o de gobierno, pero en cambio las organizaciones internacionales, tanto gubernamentales como no gubernamentales, asisten en calidad de observador.

Cada dos años la Conferencia adopta el programa de trabajo de la Organización y su presupuesto y, además elige el Consejo de Administración.

El Consejo de Administración es el órgano que dirige las actividades de la OIT y está constituido por un total de 56 miembros titulares de los cuales 28 son representantes de los gobiernos, 14 de los Empleadores y los últimos 14 de los trabajadores y por otros 66 miembros adjuntos formado por 28 miembros de gobierno, 19 miembros de empleadores y 19 de trabajadores.

De los puestos gubernamentales se reservan diez para los miembros de mayor importancia industrial que son Alemania, Brasil, China, Estados Unidos, Francia, India, Italia, Japón, Reino Unido y federación de Rusia. Los demás miembros gubernamentales son elegidos cada tres años por la propia conferencia mientras que todos los miembros de empleadores y trabajadores son elegidos individualmente.

La Oficina Internacional del trabajo es la secretaría permanente de la OIT formada por 2.700 funcionarios de 150 nacionalidades diferentes. La Oficina, con sede central en Ginebra, se responsabiliza del conjunto de las actividades de la OIT que se supervisan por el Consejo de Administración y la dirección del director general. También cuenta con un centro de documentación, de investigación y de publicaciones. Las funciones administrativas y de gestión están descentralizadas en más de cuarenta países en oficinas regionales o de zona.

El consejo de administración y la Oficina Internacional del trabajo se encuentran asesorados por comisiones tripartitas y comités de expertos. Las comisiones tripartitas se encargan de los principales sectores económicos y los comités de expertos, de diversos campos comprendidos en materia de formación profesional, educación obrera, desarrollo gerencial, relaciones laborales, seguridad y salud en el trabajo y problemática especial que afecte a trabajadoras o jóvenes trabajadores.

La OIT organiza reuniones a nivel regional con los Estados miembros con el fin de analizar los asuntos que revisten especial interés para las respectivas regiones.

3.1.4. El director

El director general desde el 1 de Octubre de 2012 es Guy Ryder. Esta persona se centra en los problemas que hay en esta época (alto paro, protección social, lucha contra la pobreza e igualdad).

Lista de los anteriores Directores Generales:

- Albert Thomas, Francia (1919-1932)
- Harold Butler, Reino Unido (1932-1938)
- John Winant, Estados Unidos (1939-1941)
- Edward Phelan, Irlanda (1941-1948)
- David Morse, Estados Unidos (1948-1970)
- Wilfred Jenks, Reino Unido (1970-1973)
- Francis Blanchard, Francia (1973-1989)
- Michel Hansenne, Bélgica (1989-1999)
- Juan Somavia, Chile (1999-2012)

El director es el representante y la persona de más rango del consejo de administración. El consejo de administración es el órgano ejecutivo, está formado por 28 miembros gubernamentales, 14 miembros empleadores y 14 miembros trabajadores y sus funciones son:

- Ejecutar la política de la OIT
- Elaborar el proyecto del programa y presupuesto
- Pieza importante en la supervisión en las Normas Internacionales del Trabajo

3.1.5. Estados miembros

En la actualidad, la OIT comprende 185 países Estados Miembros. Además de los Estados que eran miembros de la Organización Internacional del Trabajo el 1 de noviembre 1945, cualquier miembro originario de las Naciones Unidas y cualquier Estado admitido como miembro de las Naciones Unidas por decisión de la Asamblea General puede ser Miembro de la OIT comunicando al Director General la aceptación formal de las obligaciones que emanan de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

En el ANEXO 1. se encuentra el listado por orden alfabético de los Países Estados Miembros.

3.1.6. Mecanismo de control

Como más adelante se explicará, el 5º título del Convenio a tratar en el proyecto, el Convenio fija un punto muy importante en el control, por eso en este punto se explicará los mecanismos de control que dispone la OIT. Estos mecanismos:

- Ayudan a los países a aplicar los convenios.
- Proporcionan información para de áreas donde se puede mejorar.
- Muestra problemas que puedan surgir en la implementación del Convenio.

Existen dos tipos de mecanismos de control:

- Mecanismo de control periódico: Se realizan exámenes en los informes sobre la aplicación de la ley y observaciones remitidas por organización de trabajadores y empleadores.
- Procedimientos especiales: Se realiza una acción a partir de una reclamación (procedimiento de reclamación), una queja (procedimiento de queja) o en caso de violación de libertad sindical (Procedimiento especial de queja por violación de libertad sindical).

3.1.7. Convenios fundamentales de la OIT

La OIT ha establecido a lo largo de los años casi doscientos convenios y protocolos, dichos convenios adquirirán el rango de tratado internacional cuando sean ratificados lo que a su vez hace que sean de obligado cumplimiento para aquellas naciones que integran el organismo.

Algunos de los convenios fundamentales de la OIT son:

Núm. 29. Trabajo forzoso (1930):

- Dispone la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio en todas sus formas. Se admiten algunas excepciones, tales como el servicio militar, el trabajo penitenciario adecuadamente controlado y el trabajo obligatorio en situaciones de emergencia, tales como guerras, incendios o terremotos.

Núm. 87. Libertad sindical y protección del derecho de sindicación (1948):

- Establece el derecho de todos los trabajadores y empleadores a constituir las organizaciones que estimen convenientes y a afiliarse a ellas, sin autorización previa, y dispone una serie de garantías para el libre funcionamiento de tales organizaciones, sin la injerencia de las autoridades públicas.

Núm. 98. Derecho de sindicación y de negociación colectiva (1949):

- Prevé garantías contra los actos de discriminación antisindical y la protección de las organizaciones de trabajadores y de empleadores contra actos de injerencia de unas respecto de otras, así como medidas destinadas a alentar la negociación colectiva.

Núm. 100. Igualdad de remuneración (1951):

- Establece el principio de la igualdad de remuneración y de prestaciones entre las mujeres y los hombres por un trabajo de igual valor.

Núm. 105. Abolición del trabajo forzoso (1957):

- Prohíbe el uso de toda forma de trabajo forzoso u obligatorio como medio de coerción o de educación políticas, como castigo por haber expresado determinadas opiniones políticas o posturas ideológicas, como método de movilización de la mano de obra, como medida de disciplina en el trabajo, como castigo por haber participado en una huelga o como medida de discriminación.

Núm. 111. Discriminación (empleo y ocupación) (1958):

- Prevé la adopción de una política nacional destinada a eliminar toda discriminación en materia de empleo, formación y condiciones de trabajo que esté basada en motivos de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social, y a promover la igualdad de oportunidades y de trato.

Núm. 138. Edad mínima (1973):

- Tiene por finalidad la abolición del trabajo infantil y estipula que la edad mínima de admisión al empleo no debe ser inferior a la edad en que cesa la enseñanza obligatoria.

Núm. 182. Las peores formas de trabajo infantil (1999):

- Exige la adopción de medidas inmediatas y eficaces para garantizar la prohibición y la eliminación de las peores formas de trabajo infantil, especialmente todas las formas de esclavitud y prácticas similares, el reclutamiento forzoso de niños para su utilización en los conflictos armados o su explotación en la prostitución, la pornografía y cualquier actividad ilícita, así como el trabajo que pueda perjudicar la salud, la seguridad y la moralidad de los niños.

3.2. Organismos Inspectores

Se considera importante, llegados a este punto y antes de adentrarse en las especificaciones del Convenio, conocer los organismos en los que ha derogado el Estado Español para realizar las inspecciones de verificación del cumplimiento del Convenio y qué certificarán y expedirán los correspondientes certificados.

3.2.1. La Dirección General de la Marina Mercante

La Dirección de la Marina Mercante pertenece al Ministerio de Fomento. Es el encargado de la ordenación de la navegación marítima y de la flota civil española y sus funciones son:

- Ejecución y control de la normativa de protección marítima.
- Seguridad y el salvamento de la vida humana en la mar, la limpieza de las aguas marítimas y lucha contra la contaminación del medio marino.
- La ordenación, control del tráfico marítimo y la señalización, así como la expedición y el control de todos los papeles que debe llevar cada embarcación y buque.
- Las concesiones y autorizaciones de servicios de navegación marítima, el fomento de la actividad náutica y del mercado de alquiler de las embarcaciones.
- El registro y control del personal marítimo civil y de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles y sus titulaciones.
- Formación en el uso de equipos de evacuación y de emergencia, así como el control de su correcto. También del equipo de protección del medio ambiente. Para ello se realizan las inspecciones pertinentes.
- Seguimiento de los siniestros marinos.
- La elaboración y gestión de sistemas de calidad y la realización de auditorías internas y a los organismos colaboradores de la inspección.
- La elaboración y propuesta de la correspondiente normativa sectorial, la transposición de la normativa comunitaria europea y la incorporación al derecho español, cuando proceda, de las resoluciones de la Organización Marítima Internacional, así como el asesoramiento jurídico interno y la tramitación de expedientes sancionadores.

- La coordinación de las relaciones internacionales en las materias propias de la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española y coordinación de la representación de la Dirección General de la Marina Mercante ante los organismos y comisiones internacionales.
- La coordinación de la actividad parlamentaria, la tramitación a la Subsecretaría de los asuntos relacionados con recursos humanos, la gestión presupuestaria y patrimonial, la implantación de las aplicaciones informáticas para la gestión de los servicios centrales y periféricos de la Dirección General, así como la coordinación y control, en estas materias, con las Capitanías Marítimas.

3.2.2. El Instituto Social de la Marina

El instituto Social de la Marina es un organismo público con funciones jurídicas. Tiene ámbito nacional y está supeditada al Ministerio de Empleo y Seguridad Social. El ISM se encarga de:

- La gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- Inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores, recaudación y control de cotizaciones.
- Proporcionar asistencia sanitaria tanto dentro del territorio nacional como fuera, y controla la evacuación de un enfermo al territorio nacional, si esta fuera necesaria.
- Educar y distribuir información sanitaria a bordo y prácticas que se deben realizar antes, durante y después del embarque.
- La formación y promoción profesional de los trabajadores del mar, así como atender a su bienestar a bordo o en puertos.
- Velar por el cumplimiento de la Recomendación 138 de la Organización Internacional del Trabajo.
- Realizar estudios, informar o proponer proyectos de normas o programas y participar en la elaboración de convenios internacionales que afecten al sector marítimo-pesquero.

3.2.3. La Inspección de Trabajo

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) depende de la Subsecretaría de Trabajo e Inmigración y es la organización administrativa responsable del servicio público de control y vigilancia de las normas de orden social que afectan a empresas y trabajadores, así como el asesoramiento e información a los mismos en materia laboral y de seguridad social. Las funciones de inspección de apoyo, colaboración y gestión son desarrolladas por los funcionarios del Cuerpo de Subinspectores de Empleo y Seguridad Social.

Los Objetivos básicos de la Dirección General de la ITSS son:

- Impulsar del cumplimiento voluntario de las obligaciones laborales y de Seguridad Social de empresas y trabajadores.
- Desarrollar actuaciones preventivas, correctoras o sancionadoras para controlar el cumplimiento de la normativa de orden social, seguridad y salud de los trabajadores.
- Controlar el ingreso de cuotas de Seguridad Social y conceptos asimilados.
- Redactar actas de infracción para la imposición de sanciones de orden social.
- Redactar actas de liquidación y demás documentos liquidatarios de cuotas de Seguridad Social.
- Actuar como autoridad laboral competente frente a procedimientos laborales (Expedientes de Regulación de Empleo, comunicación de apertura de centros...).

Los ámbitos de los Servicios de vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas legales, reglamentarias y de los convenios colectivos vienen referidos a las siguientes materias:

- Ordenación del trabajo y relaciones sindicales.
- Prevención de riesgos laborales.
- Normas en materia de campo de aplicación, inscripción, afiliación, altas y bajas de trabajadores, cotización y recaudación de cuotas del sistema de la seguridad social.
- Normas sobre obtención y disfrute de prestaciones del sistema de la Seguridad Social, así como de las mejoras voluntarias u otros sistemas complementarios voluntarios establecidos en convenios colectivos.
- Normas sobre colaboración en la gestión de la Seguridad Social.
- Normas en materia de colocación, empleo y protección por desempleo; emigración, movimientos migratorios y trabajo de extranjeros; formación profesional ocupacional y

continua; empresas de trabajo temporal, agencias de colocación y planes de servicios integrados de empleo.

Servicios de asistencia técnica:

- Información, asistencia y orientación general a empresas y trabajadores.
- Asistencia técnica a las entidades y organismos de la Seguridad Social cuando les sea solicitada.
- Información, asistencia y colaboración con otros órganos de las Administraciones Públicas respecto a la aplicación de las normas de orden social o a la vigilancia y control de ayudas y subvenciones públicas.
- Realización de informes técnico-laborales a instancia de los órganos judiciales laborales.

En todo caso, para la realización de actuaciones de la ITSS debe existir aceptación de las partes afectadas por el conflicto laboral o la huelga.

Actuaciones inspectoras derivadas de los servicios prestados por la Inspección de Trabajo y de Seguridad Social:

- Requerimientos o Actas de advertencia cuando no se deriven perjuicios directos a los trabajadores.
- Inicio de procedimientos sancionadores mediante la extensión de Actas de Infracción.
- Inicio de procedimientos liquidatarios por débitos a la Seguridad Social y conceptos de recaudación conjunta, mediante la práctica de Actas de liquidación.
- Inicio de procedimientos de oficio para la inscripción de empresas, afiliación y altas y bajas de trabajadores en el régimen correspondiente de la Seguridad Social.
- Inicio de procedimientos para el encuadramiento de empresas y trabajadores en el régimen de Seguridad Social que corresponda.
- Propuesta ante los Organismos competentes para la suspensión o cese de prestaciones sociales si se constatase su obtención o disfrute en incumplimiento de la normativa que las regula.
- Propuesta ante el Organismo competente del recargo de prestaciones económicas en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional causados por falta de medidas de seguridad e higiene en el trabajo.
- Propuesta de recargos o reducciones en las primas de aseguramiento de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en el caso de empresas por su comportamiento en la prevención de riesgos y salud laboral.

- Orden de paralización inmediata de trabajos o tareas por inobservancia de la normativa de prevención de riesgos laborales, de concurrir riesgo grave e inminente para la seguridad y salud.
- Comunicación a los Organismos competentes los incumplimientos que se comprueben en la aplicación y destino de ayudas y subvenciones para el fomento de empleo, formación profesional ocupacional y promoción social.
- Formulación de demandas de oficio ante la Jurisdicción de lo Social de acuerdo con la normativa aplicable.

4. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

La decisión de la OIT de elaborar el Convenio sobre el trabajo marítimo se origina en una resolución adoptada en 2001 por las organizaciones internacionales de armadores y gente de mar, más tarde apoyada por los gobiernos. Según sus términos, el sector del transporte marítimo es «la primera industria de alcance mundial», que «requiere una respuesta global, medidas reglamentarias internacionales adecuadas – normas globales aplicables a toda la industria». Así pues, el 23 de febrero de 2006 adoptó con forma de convenio todas las preposiciones propuestas y decidió nombrarlas “Convenio sobre el trabajo marítimo”.

El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 de la OIT contempla exhaustivamente los derechos y el sistema de protección en el lugar de trabajo de más de 1,2 millones de marinos en el mundo. El Convenio apunta a asegurar condiciones de trabajo decentes para la gente de mar y, al mismo tiempo, establece condiciones de competencia leales entre armadores. Se estima que el 90 por ciento del comercio mundial recurre al transporte marítimo o fluvial, y por consiguiente, los marinos son esenciales al comercio internacional y al sistema económico global. El nuevo instrumento legal consolida y actualiza 68 normas internacionales del trabajo relacionadas con el sector marítimo adoptadas en los últimos 80 años.

En sus diferentes apartados, define el derecho de la gente de mar a condiciones decentes de trabajo y apunta a ser universal y uniformemente aplicable así como de fácil comprensión y actualización. Fue diseñado para convertirse en un instrumento global considerado el " cuarto pilar " del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo, complementando así los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Consta de tres partes diferenciadas pero que guardan relación: los artículos, el Reglamento y el Código. Los dos primeros establecen los derechos, principios y obligaciones básicas para los Miembros ratificantes por lo que sólo pueden modificarse por la Conferencia. Mientras que en el Código lo que se detalla es la aplicación del Reglamento.

El Código está comprendido por una parte A, de normas obligatorias y una parte B, de pautas que no son obligatorias.

El Reglamento y el código se encuentran organizados en 5 temas:

- Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.
- Título 2: Condiciones de empleo.
- Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.

- Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.
- Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación.

Por consiguiente, cada título tendrá sus disposiciones con su correspondiente regla, norma y pauta y a cada una se le asignará un número de referencia, por ejemplo el Título 2 tendrá para el tema “Acuerdos de empleo de la gente de mar” la regla 2.1, la norma A2.1 y la pauta B2.1.

El Convenio se encarga de establecer mediante sus artículos y el Reglamento, principios y derechos; de permitir, mediante el Código, que los Miembros tengan flexibilidad para aplicar esos principios y asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación se haga de manera apropiada (a través del Título 5).

Para hacer posible una aplicación flexible hay dos medios; el primero consiste en que los Miembros puedan elegir aplicar los requisitos como dice el convenio o de alguna otra manera que el gobierno considere oportuna manteniendo el fin. El segundo medio consiste en formular las disposiciones obligatorias de la parte A de forma general de tal manera que los Miembros que han ratificado el Convenio pueden decidir qué acciones son necesarias y cuáles no, con un cierto margen. En definitiva, si un Miembro cumple con sus responsabilidades en lo establecido en la parte A obligatoria y lo aplica tal como está previsto en la parte B y después decide aplicar otras medidas distintas pero que garantizan lo establecido, sería totalmente lícito.

Véase a continuación los principios y derechos que establecen los artículos.

4.1. Los Artículos

Artículo I. Obligaciones Generales

Los Miembros que ratifiquen el Convenio deberán aplicar las disposiciones del mismo para garantizar el derecho a un ejemplo decente para la gente de mar. Y coordinarse entre ellos para su aplicación y control.

Artículo II. Derechos y Principios Fundamentales

Las definiciones aleatorias que aparecen en este artículo, se encuentran en el ANEXO II. DEFINICIONES.

El artículo II también establece que solo excepción el Convenio se aplicará a:

- Toda la gente de mar
- Todos los buques, de prioridad tanto pública o privada, dedicados a las actividades comerciales, a excepción de los buques de pesca o actividades similares y de embarcaciones de construcción tradicional. También puedan quedar exentos buques que por motivos razonables no sea posible aplicarles siempre y cuando el aqueo bruto no sea inferior a 200.

Cuando haya duda sobre si aplica o no el Convenio éstas deberán ser resueltas por la autoridad competente de cada Miembro, consultando con armadores y gente de mar.

Cuando un miembro tome alguna decisión, ésta se comunicará al Director General de la Oficina Internacional del trabajo para que la notifique a los Miembros de la Organización.

Artículo III. Definiciones y Ámbito de Aplicación

Todos los Miembros deberán comprobar que los mandatos de su legislación respetan los siguientes derechos fundamentales:

- a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
- b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
- c) la abolición efectiva del trabajo infantil, y
- d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

Artículo IV. Derechos en el empleo y Derechos Sociales de la Gente de Mar

Cada miembro en su jurisdicción debe asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enumerados a continuación, se ejerzan plenamente.

- Derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido donde se cumplan las normas de seguridad.
- Derecho a condiciones de empleo justas.
- Derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.
- Derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.

Artículo V. Responsabilidades en Materia de Aplicación y Control de la Aplicación

Todos los miembros aplicarán y controlarán la aplicación para cumplir las obligaciones contraídas en lo que se refiere a los buques y la gente de mar. También ejercerán efectivamente su jurisdicción y control de buques, lo cual incluye inspecciones periódicas, presentación de informes, aplicación de medidas de supervisión y el recurso a los procedimientos judiciales. Además velarán por que los buques lleven un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima.

Todos los miembros ejercerán efectivamente la jurisdicción y control sobre los servicios de contratación y colocación de gente de mar, se prohibirán las infracciones de los requisitos del Convenio y se establecerán sanciones y la adopción de medidas correctivas adecuadas. Además, cada miembro cumplirá con sus responsabilidades para que se asegure que los buques de los Estados no reciban un trato más favorable que los buques que sí lo hayan ratificado.

Por otra parte, los buques serán sometidos a inspección por un Miembro distinto del Estado a fin de determinar si el buque cumple los requisitos para los que ha sido certificado.

Artículo VI. Reglamento y Partes A y B del Código

El Reglamento y la parte A del Código son de carácter obligatorio pero la parte B no lo es.

Cada Miembro se compromete a respetar el Reglamento y a aplicar cada regla en la forma prevista en la parte A del Código, pero si no puede hacerlo podrá aplicar la parte A con disposiciones de su legislación siempre que sean equivalentes.

Artículo VII. Consultas con las Organizaciones de Armadores y de Gente de Mar

Cuando un Miembro no tenga representación de las organizaciones de armadores y de la gente de mar toda excepción o aplicación flexible en la que el Convenio especifique consulta con dichas organizaciones en su lugar deberá consultarlo con el Comité.

Artículo VIII. Entrada en vigor.

Cada ratificación del Convenio se comunicará al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo para su registro.

Un año después de registrar 30 Miembros y un mínimo del 33% del arqueo bruto mundial de la flota mercante, el Convenio entrará en vigor. Y sucesivamente para los nuevos Miembros que se registren deberán cumplir con el Convenio 12 meses después de su ratificación.

Artículo IX. Denuncia.

Para revisar un punto del Convenio, es decir efectuar una denuncia debe haber transcurrido diez años desde la fecha de inicio de entrada en vigor. Y al finalizar un año del registro de la denuncia se revisará. Si no se denuncia cada periodo de diez años quedará de obligado cumplimiento hasta el siguiente periodo.

Artículo X. Efectos de la entrada en vigor.

El Convenio revisa los Convenios que se muestran en el ANEXO 2. Convenios que revisa el Convenio Internacional del trabajo.

Artículo XI. Funciones de Depositario (1).

Recogiendo lo dicho en diversos artículos, el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo será el encargado de registrar y comunicar a todos los miembros las ratificaciones, aceptaciones y denuncias del Convenio.

Artículo XII. Funciones de Depositario (2).

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas todas las ratificaciones, aceptaciones y denuncias que se hayan registrado.

Artículo XIII. Comité Tripartito Especial.

El consejo de administración de la Oficina Internacional del Trabajo examinará la aplicación del Convenio mediante un comité, formado por dos representantes por gobierno de cada miembro que ha ratificado y representantes elegidos por los armadores y gente de mar. Cabe destacar que el derecho a voto de los representantes de armadores y de la gente de mar será ponderado para que cada uno de ellos tenga la mitad de los derechos de voto

Los representantes de los miembros que aun no hayan ratificado pueden asistir, pero no tendrán derecho a voto.

Artículo XIV. Enmiendas al Convenio.

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo podrá adoptar enmiendas al Convenio. Estas enmiendas se emitirán a los Miembros que hayan ratificado el Convenio, para que la ratifiquen también. Entrando en vigor 12 meses después de registrar la ratificación de al menos 30 Miembros con más del 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Las enmiendas serán obligatorias para los Miembros con registro de su ratificación por el Director General. Para aquellos Miembros que la ratificación del convenio fue registrada antes de la adopción de la enmienda y no hayan ratificado dicha enmienda, el Convenio permanecerá en vigor en su forma y contenidos no enmendados.

Para los demás Miembros que aun no hayan ratificado el Convenio, éste se les remitirá con el texto enmendado para su ratificación. Así pues, el convenio enmendado entrará en vigor 12 meses después de su aceptación o de su ratificación del Convenio. No obstante, si anexa a la ratificación, una declaración en la que aclara que su ratificación es al Convenio sin la enmienda, el Miembro en cuestión no quedará obligado a respetar la enmienda. Por lo contrario si no se adjuntará tal declaración en la fecha de entrada en vigor del Convenio también entraría en vigor la enmienda.

Artículo XV. Enmiendas al Código.

El Código también podrá ser enmendado por cualquiera miembro del Comité que deberá proponer al Director General su propuesta de enmienda. Toda propuesta de enmienda deberá ser apoyada por 5 gobiernos Miembros ratificantes o por el grupo representante de armadores a gente de mar afectados. Si la propuesta de enmienda cumple con lo establecido, el director la comunicará a todos los Miembros de la Organización para que propongan sugerencias. Al

finalizar el plazo de sugerencias se enviará la propuesta al Comité para que la examinen en una reunión del Comité.

Para que el Comité adopte la enmienda debe asistir a la reunión la mitad de los Miembros ratificantes y que por lo menos dos tercios de los gobiernos voten a favor de la enmienda. Además, de esos votos a favor, la mitad deben ser de gobiernos, la mitad de armadores y la mitad de la gente de mar de los miembros del comité.

Una vez adoptada por el Comité, la enmienda se presenta a la Conferencia para que la aprueben dos tercios de los votos. En caso de no obtener esos votos, la propuesta se remite al Comité para que la reexaminen.

El director General comunicará a todos los Miembros ratificantes las enmiendas aprobadas por la Conferencia así como que disponen de un plazo de dos años para que presenten un desacuerdo formal.

Cada enmienda ya aprobada se considerará aceptada pasado el plazo para presentar los desacuerdos a menos que más del 40% de los Miembros hayan comunicado su no conformidad y que estos representen el 40% del arqueo bruto de la flota de los Miembros ratificantes.

Después de considerarse aceptada, la enmienda entra en vigor pasados 6 meses para todos los Miembros ratificantes exceptuando los que hayan comunicado su desacuerdo; que en caso de retirar el desacuerdo dispondrían de 6 meses para que se le aplique la enmienda.

Cabe destacar que después de la entrada en vigor de una enmienda, sólo se podrá ratificar el Convenio enmendado.

Artículo XVI. Idiomas Auténticos.

El Convenio en la versión inglesa y francesa son auténticas.

El Reglamento y el Código

4.2. Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.

4.2.1. Edad mínima

Finalidad: Asegurar que en los buques no trabajen personas menores de una determinada edad mínima.

La edad mínima para trabajar a bordo es de 16 años, teniendo en cuenta que, para determinadas condiciones, como por ejemplo; el trabajo nocturno o trabajos peligrosos para su salud o seguridad, se prohíbe efectuarlos a menores de 18 años.

El concepto o periodo entendido como “noche” comprenderá 9 horas como mínimo a partir de la medianoche como muy tarde y finalizará pasadas las 5 de la madrugada. Este concepto se aplicará conforme a la legislación de cada país de aplicación.

Se permite la excepción al cumplimiento de restricción del trabajo nocturno siempre que, no perjudique a la salud ni a su bienestar cuando se realice para favorecer el completo aprendizaje y formación de la gente de mar que responden a programas o planes de estudio.

4.2.2. Certificado médico.

Finalidad: Asegurar que toda la gente de mar tenga la aptitud física para desempeñar sus tareas en el mar.

Si no se posee un certificado médico que acredite su condición física válida para desempeñar sus funciones a bordo, la gente de mar no podrá embarcar. Por ello, la autoridad competente exigirá que los tripulantes le presenten un certificado médico validado. Estos certificados médicos, expedidos por médicos cualificados, deben reflejar la realidad del estado de salud de los marinos teniendo en cuenta las tareas que han de desempeñar a bordo.

La gente de mar a la que se le haya denegado un certificado o impuesto una limitación respecto de su capacidad para trabajar, deberá tener la oportunidad de someterse a un nuevo examen a cargo de otro médico o árbitro médico independiente.

En el certificado médico deben constar pruebas del oído y la vista, donde se comprobará que no haya ninguna infección que pueda ser grave o que incapacite al trabajador. Se hará prueba de daltonismo para los puestos que los precisen.

El certificado médico para mayores de 18 años será válido durante un período máximo de dos años, a menos que debido a las tareas que debe desempeñar se exija un periodo más corto o cuando lo exija el Convenio de Formación. Asimismo, para los menores de 18, el certificado tendrá una validez máxima de un año y tendrán un máximo de seis años para certificados de percepción de colores.

En casos necesarios, la autoridad competente podrá permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala, cuando dicha fecha sea antes de 3 meses, donde podrá obtener un certificado médico y siempre y que se tenga vencido recientemente o haya expedido su validez durante la travesía.

Para la gente de mar que trabaja en buques con travesías internacionales los certificados médicos deberán ser expedidos en inglés.

4.2.3. Formación y calificaciones.

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga la formación o las calificaciones necesarias para ejercer sus funciones a bordo de buques.

Para realizar trabajos a bordo de un buque los tripulantes deben haber sido formados para ello y poseer un certificado que acredite que tienen las competencias profesionales para ejercer, no permitiendo que se trabaje sin dichos conocimientos ni sin tener completado la formación sobre seguridad individual a bordo.

La formación y los certificados deben cumplir los requisitos establecidos en los párrafos 1 y 2 de la presente regla de la Organización Marítima Internacional (OMI).

4.2.4. Contratación y colocación.

Finalidad: Asegurar que los marinos tengan acceso a un sistema eficiente y bien reglamentado de contratación y colocación de la gente de mar.

La gente de mar deberá disponer de acceso a un sistema para encontrar empleo sin requerir ningún coste.

Los Miembros exigirán a los armadores que respeten lo establecido por el Código aun que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar en territorios que no apliquen el Convenio. La autoridad competente deberá supervisar y controlar todos los servicios de contratación y colocación de gente de mar. También debe tener mecanismos y procedimientos para investigar que todo sea correcto e investigar en caso de quejas.

La Contratación y colocación establece que cada Miembro debe además de asegurarse de que el servicio público de contratación y colocación opere respetando el orden para así proteger los derechos de empleo de los trabajadores, también debe velar por que el servicio privado tenga un sistema normalizado de licencias o certificación.

Así pues, cada Miembro debe prohibir mecanismos que impidan que la gente de mar cualificada no obtenga un empleo, ni tampoco que se le facturen gastos por la obtención de empleo salvo los derivados de obtener el certificado médico, la libreta nacional de servicio y pasaporte o documento personal de viaje. También deberá procurar que los servicios de contratación y colocación que operen en su territorio mantengan un registro actualizado de la gente de mar contratada, informándoles tanto de los derechos como de las obligaciones establecidas en sus acuerdos de empleo y reciban una copia después de firmarlos, así como informar de los posibles problemas por enrolarse en buques que no enarbolan el pabellón de un Estado que lo haya ratificado.. Y comprobar que la gente de mar que ha sido contratada tiene la calificación y los documentos necesarios para realizar el empleo ni que éstos, en la medida que se pueda evitar, se desembarquen en puerto extranjero. Y por último, los servicios de contratación y colocación deben contestar las quejas que reciban por consecuencia a su actividad y poseer de un seguro para indemnizar a la gente de mar en caso necesario.

Todo lo establecido con referente a los servicios de contratación y colocación no debe ser impedimento para que los Miembros mantengan un servicio de contratación y colocación público y gratuito ni la obligación de que establezcan en su territorio un servicio privado.

La autoridad competente debería considerar la posibilidad de promover la cooperación eficaz entre los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, teniendo en cuenta las necesidades particulares del sector marítimo.

Para una correcta organización se deberá recopilar, analizar, almacenarse y comunicar toda la información pertinente y datos de la gente del mar, siempre sin vulnerar el derecho a la privacidad, y sobre el mercado de trabajo, para poder encontrar ofertas de trabajo y clasificar según la gente que pueda optar a la oferta. Se debe informar sobre las condiciones especiales a tipos de trabajo especiales, así como políticas especiales y si es necesario realizar algún tipo de pago. Debe evitarse que las organizaciones de colocación se aprovechen de los trabajadores y cobren anticipos o cualquier tasa económica.

Las autoridades pertinentes deben supervisar y adoptar códigos de conductas de los servicios de contratación y colocación coloquen a gente con la formación adecuada sobre seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación.

También se debe tratar los reconocimientos médicos, los documentos de identidad de la gente de mar y otros trámites que la gente de mar tenga que cumplir para obtener un empleo, el mantenimiento de los documentos. Esto facilita ponerse en contacto con quien sea necesario en caso de urgencia.

Las organizaciones deben promover la cooperación internacional para el intercambio de información importante tanto del mercado de trabajo, de legislación, ayudas a la contratación y ayuda a la formación.

4.3. Título 2: Condiciones de empleo.

4.3.1. Acuerdos de empleo de la gente de mar

Finalidad: Asegurar a la gente de mar acuerdos de empleo justos.

Las condiciones de empleo deben cumplir con lo que establece el Código y mostrarse en un acuerdo escrito legal que antes de aceptar las condiciones libremente las partes interesadas deben poder examinarlas, estudiarlas y/o solicitar asesoramiento sobre tales condiciones.

Cada Miembro debe exigir a los buques de su pabellón que:

- Cada marino puede conservar su acuerdo de empleo original firmado por él y por el armador además de un documento donde se detalle su servicio a bordo.
- Toda persona embarcada dispondrá de las condiciones de empleo (copia del acuerdo) para poder consultarlas o por si las autoridades competentes lo requieren.

En caso que el acuerdo de empleo se constituya a partir de un convenio colectivo, se deberá disponer de una copia a bordo. Si el buque realiza rutas internacionales, el modelo de acuerdo y las partes del convenio colectivo sobre las inspecciones deberán tener una copia en inglés.

Todos los acuerdos de empleo como mínimo contendrán los siguientes datos.

- Nombre completo de la gente de mar, fecha y lugar de nacimiento.
- Nombre y dirección del armador.
- Lugar y fecha del acuerdo de empleo de la gente de mar.
- Funciones que va a desempeñar el interesado.
- Importe de los salarios o la fórmula utilizada para calcularlos.
- Número de días de vacaciones anuales pagadas o la fórmula para calcularlo.
- Prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar a la gente de mar.
- Derecho de repatriación de la gente de mar.
- Referencias al convenio colectivo
- Cualquier dato que pueda exigir la legislación nacional.
- Condiciones para terminar con el acuerdo en los siguientes casos

Si el acuerdo tenía duración indeterminada, se acordaran condiciones y plazo de aviso que permitan ponerle fin para ambas partes, si por el contrario el acuerdo tenía duración determinada, se acordará la fecha de final. Y si el acuerdo es para una travesía, se determinará el puerto de destino.

Todo Miembro establecerá en su legislación el plazo de preaviso que se han de dar tanto la gente de mar como los armadores para poner fin al acuerdo de empleo. Y velar porque en caso de razones justificablemente urgentes se pueda poner fin al acuerdo en un plazo más corto.

4.3.2. Salarios

Finalidad: Asegurar que la gente de mar sea remunerada por sus servicios.

Toda la gente de mar debe recibir una remuneración por su trabajo a intervalos no superiores a un mes y un estado mensual de los pagos. El miembro exigirá a los armadores que proporcionen a la gente de mar medios para transferir todo o parte de sus ingresos a sus familias o personas a su cargo. Tales medios serán o que al principio del empleo se destine una parte del salario a la familia a través de transferencia bancaria o un envío directamente a la persona elegida.

Sin ser desfavorable para la gente de mar, el gasto generado y el tipo de cambio deben ser de cantidad razonable y conforme con la legislación nacional, o con el mercado.

Todos los Miembros que adopten una legislación nacional que administre los salarios de la gente de mar deben tener en cuenta las siguientes orientaciones.

Para el cálculo del salario, las horas normales de trabajo en el mar y en el puerto no tendría que exceder de ocho horas diarias y para el cálculo de las horas extraordinarias, el número de horas normales de trabajo por semana correspondiente a la paga o salario básico debería determinarse en la legislación nacional, a menos que se fije por convenio colectivo, y no debería exceder de 48 horas por semana; en los convenios colectivos se podrá prever un trato diferente, pero no menos favorable.

El capitán debería encargarse de llevar registros de todas las horas extraordinarias trabajadas; dichos registros deberían ser rubricados por la gente de mar a intervalos no superiores a un mes. Así se contabilizarán las horas extraordinarias cuya remuneración deberían ser un 25% más que el salario básico por hora.

El salario debe estar reflejado cuando se firme el contrato de trabajo, al igual que las horas de trabajo, la remuneración de las horas extras y las circunstancias especiales del trabajo.

Cuando se deban pagar horas extraordinarias que excedan del número de horas comprendido en el salario la tasa será de un 25 % más que la tasa horaria básica.

En la legislación nacional o los convenios colectivos se podrá disponer que las horas extraordinarias o el trabajo realizado durante el día de descanso semanal y durante los días festivos oficiales se compensen con un período por lo menos equivalente de exención de servicio y presencia a bordo, o con vacaciones adicionales en lugar de la remuneración.

Sin perjuicio del principio de la libre negociación colectiva, los Miembros establecerán procedimientos para fijar el salario mínimo de la gente de mar. Al establecer el salario mínimo, se tendrán en cuenta las normas internacionales del trabajo en materia de fijación de los salarios mínimos, así como los principios siguientes:

El salario mínimo debe contemplar las características del empleo marítimo, los niveles de dotación de los buques y las horas normales de trabajo de la gente de mar, y adaptarse a las variaciones del costo de la vida y de las necesidades de la gente de mar.

La paga o salario básico correspondiente a un mes civil de servicio para un marinero preferente no debería ser inferior al importe que determine periódicamente la Comisión Paritaria Marítima u otro órgano autorizado por el Consejo de Administración.

4.3.3. Horas de trabajo y de descanso.

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga horarios de trabajo y de descanso reglamentados.

Se fija un número máximo de horas de trabajo y un mínimo de horas de descanso, basándose en una jornada laboral de 8 horas, con un día de descanso semanal y los días de descanso correspondientes a los días festivos oficiales. No obstante, esto no debe ser impedimento para que se acepte un convenio colectivo que determine horas de trabajo siempre y cuando no sea menos favorable que lo establecido anteriormente.

Al establecer las normas nacionales, los Miembros deben tener presente el peligro que supone la fatiga, sobre todo para los marinos con funciones de seguridad de la navegación o que realizan operaciones del buque en condiciones de seguridad.

Los límites son los siguientes:

- a) El número máximo de horas de trabajo no excederá de 14 horas por cada período de 24 horas, ni de 72 horas por cada período de siete días,
- b) El número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por cada período de 24 horas, ni a 77 horas por cada período de siete días.

Las horas de descanso se pueden distribuir como máximo en dos períodos, uno de los cuales debe de ser de 6 horas ininterrumpidas y que entre los dos periodos de descanso no se superen las 14 horas. Por lo que todos aquellos ejercicios de lucha contra incendios y de salvamento, los pases de revista entre otros ejercicios se programarán perturbando lo menos posible los periodos de descanso. Así mismo, Aquellos marinos que deban estar disponibles en su periodo de descanso y éste se vea interrumpido por requerir sus servicios tendrán derecho a un período de descanso compensatorio.

Todo Miembro deberá exigir la colocación, en un lugar fácilmente accesible, de un cuadro normalizado que describa la organización del trabajo a bordo y en el que figuren, por lo menos, para cada cargo el programa de servicio en el mar y en los puertos, y el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que fijen la legislación nacional o los convenios colectivos aplicables. Y, también, deberán exigir registros de las horas diarias de trabajo y de descanso de la gente de mar para llevar un control del cumplimiento con rubrica del capitán. El capitán tendrá la potestad de variar los horarios de trabajo y de descanso cuando haya un riesgo para la seguridad del buque o para prestar ayuda a otros buques que se encuentren en la cercanía, compensándolos con un periodo de descanso al finalizar y una recuperación del horario.

Las disposiciones anteriores no será un obstáculo para que un Miembro pueda tener legislación propia o convenios que permita alguna excepción permitida por este Convenio.

Para los jóvenes marinos las condiciones que se establecen a continuación para los marinos menores de 18 años deberían aplicarse tanto en el mar como en los puertos, pero esto no les eximirá de la obligación general de toda la gente de mar de trabajar en cualquier situación de emergencia.

Para estos marinos el horario de trabajo no debe exceder de 8 horas diarias con 15 minutos de descanso cada 2 horas de trabajo ininterrumpido, ni de 40 semanales, pudiendo hacer horas extraordinarias sólo por razones de seguridad. Dispondrán de tiempo suficiente para las comidas y de una hora de pausa para la comida principal.

4.3.4. Derecho a vacaciones.

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga vacaciones adecuadas.

Todo personal empleado en buques disfrutará de vacaciones anuales pagadas y se les concederán permisos para bajar a tierra siempre y cuando no perjudique a la operativa del buque.

Aunque los convenios colectivos prevean un método de cálculo de las vacaciones de la gente de mar éstas se calcularán sobre una base de cómo mínimo de 2,5 días por mes de empleo sin contar ausencias del trabajo justificadas y se prohíben los acuerdos que impliquen renunciar a las vacaciones anuales pagadas mínimas.

Para el cálculo de vacaciones serán contados como períodos de servicio:

- Las horas prestadas que no figuren en el contrato.
- Las ausencias de trabajo para asistir a cursos autorizados de formación profesional marítima o ausencias por lesión o enfermedad o por maternidad.

Durante el salario de las vacaciones anuales será remunerado al mismo nivel que el salario normal. Y en el caso de empleados en periodos inferiores a un año, las vacaciones se calcularán proporcionalmente.

No deberían contarse como parte de las vacaciones anuales pagadas:

- a) Los días festivos oficiales.
- b) Los períodos de incapacidad de trabajo por motivo de enfermedad o lesión o por maternidad, en las condiciones que la autoridad competente o los procedimientos apropiados establezcan en cada país;
- c) Las licencias temporales en tierra concedidas a la gente de mar mientras esté en vigor el acuerdo de empleo, y
- d) Los permisos compensatorios de cualquier clase, con arreglo a las condiciones que la autoridad competente o los procedimientos apropiados establezcan en cada país.

e) El tiempo transcurrido en espera de la repatriación ni la duración del viaje de repatriación.

El armador debe determinar el periodo de vacaciones anuales de la gente de mar a no ser que se fijen mediante un convenio colectivo o similar. No se debe exigir a la gente de mar que no tome las vacaciones anuales en el lugar con el que tenga una relación sustancial y derecho a ser repatriada.

El regreso a bordo de la gente de mar que esté gozando de sus vacaciones anuales debería solicitarse únicamente en casos de extrema urgencia y con su consentimiento.

El fraccionamiento de las vacaciones anuales pagadas o la acumulación de las vacaciones correspondientes a un año con las de un período anterior podrían ser autorizados en cada país por la autoridad competente o mediante los procedimientos apropiados.

A menos que se disponga lo contrario, las vacaciones anuales pagadas que se recomiendan en la presente pauta deberían consistir en un período ininterrumpido.

Para los jóvenes marinos puede contemplarse la posibilidad de asumir medidas especiales tales como la repatriación sin gastos para los marinos cuando éstos sean menores de 18 años y hayan realizado 6 meses de servicio sin vacaciones, en un buque con destino al extranjero que no haya vuelto al país de residencia de esos marinos en ese período ni vaya a volver a dicho país en el curso de los tres meses de viaje siguientes.

4.3.5. Repatriación.

Finalidad: Asegurar que la gente de mar pueda regresar a su hogar.

La gente de mar podrá ser repatriada sin coste para ellos cuando se den las siguientes circunstancias:

- a) cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero;
- b) cuando el empleo termine para la gente de mar por el armador o por la gente de mar cuando sea por causas justificadas.
- c) cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando las funciones para las que ha sido contratada.

Cuando un armador no asuma la repatriación de la gente de mar, la autoridad competente organizará la repatriación y exigirá los costes de ésta al armador, pero en ningún caso el coste recaerá en la gente de mar. Los Miembros que hayan pagado gastos de repatriación podrán inmovilizar los buques del armador hasta que le sea reembolsado el dinero.

Los Miembros deben exigir al armador que asuma la responsabilidad de organizar la repatriación mediante vía aérea, pero cuando el armador no lo haga serán los Miembros que deberán facilitar la repatriación de los embarcados buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o sus vías internas de navegación, así como su reemplazo a bordo sin importar cualquier situación financiera o de falta de voluntad del armador.

A bordo y a la disposición de la gente de mar se encontrará una copia escrita de las condiciones sobre la repatriación.

Los costos por la repatriación que debe costear el armador incluyen:

- a) El pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación.
- b) El alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;
- c) La remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en convenios colectivos;
- d) El transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y
- e) El tratamiento médico hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación.

La gente de mar debería tener derecho a elegir, de entre el lugar acordado en el convenio colectivo o el país de residencia de la gente de mar o otro destino establecido dónde desea ser repatriada.

Se deben ayudar en todo lo posible a todo marino abandonado en un puerto extranjero en espera de su repatriación, y en caso de demora en la repatriación del marino, la autoridad competente del puerto extranjero debería velar por que se informe de ello inmediatamente al local del Estado cuyo pabellón enarbola el buque y del Estado del cual el marino es nacional o residente.

Todo Miembro debería garantizar la repatriación de la gente de mar empleada en un buque que enarbole el pabellón de un país extranjero, y que haya sido desembarcada en un puerto extranjero por razones ajenas a su voluntad; y la atención médica y manutención de la gente de mar empleada que haya sido desembarcada en un puerto extranjero a causa de una enfermedad o una lesión sufrida mientras prestaba servicio en el buque.

4.3.6. Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

Finalidad: Asegurar que se indemnice a la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio.

En caso de lesión o de pérdida o de desempleo la gente de mar tendrá derecho a recibir una indemnización. En caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador pagará a cada marino una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio.

La indemnización por desempleo resultante del naufragio o de la pérdida de un buque se paga por todos los días del período efectivo de desempleo de la gente de mar, aunque el importe total de la indemnización pueda limitarse a los dos meses de salario.

Para el cobro de las indemnizaciones la gente de mar podrá recurrir a los mismos procedimientos jurídicos de que dispone para el cobro de atrasos de salario.

4.3.7. Niveles de dotación

Finalidad: Asegurar que la gente de mar trabaje a bordo de buques con una dotación suficiente a fin de que las operaciones del buque se hagan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección.

Todos los buques deben disponer de un número suficiente de marinos que garantice la seguridad, la eficiencia y la protección de las operaciones de los buques en todas las condiciones, teniendo en cuenta la fatiga de la gente de mar, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje.

Los Miembros a todos los buques que enarbolan su pabellón tengan a bordo un número suficiente de marinos para realizar las operaciones del buque garantizando la seguridad y la protección del buque y de su personal, en todas las condiciones operativas.

Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente deberá tener en cuenta:

- la necesidad de reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo para asegurar un descanso suficiente y limitar la fatiga.
- Los principios internacionales establecidos, sobre todo los de la Organización Marítima Internacional, en lo que a niveles de dotación respecta.

Al determinar los niveles de dotación, la autoridad competente deberá tener en cuenta todos los requisitos sobre alimentación y servicio de fonda.

Cada Miembro se cerciorará que existe un mecanismo eficaz para la investigación y resolución de quejas o conflictos sobre los niveles de dotación de un buque.

4.3.8. Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

Finalidad: Promover la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar.

Los Miembros deberán promover el empleo en el sector marítimo, el desarrollo de aptitudes y oportunidades de empleo para la gente de mar. Reforzar las competencias y las cualidades de la gente de mar y proporcionar al sector marítimo una mano de obra estable y competente.

Las medidas para promover la progresión profesional, el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar son:

- Celebrar acuerdos con los armadores sobre progresión profesional y formación.
- Promover el empleo mediante listas por categorías, de gente calificada
- Fomentar oportunidades de reciclaje y actualización de conocimientos de los trabajadores.
- Impulsar la búsqueda y conservación del trabajo decente, mejorar las perspectivas individuales de empleo y contribuir a la adaptación de la evolución de la tecnología y de las condiciones del mercado de trabajo del sector marítimo.

Cuando el empleo de la gente de mar se rija por registros o listas, dichos registros o listas deberían comprender todas las categorías profesionales de la gente de mar y deberían ser revisados periódicamente, con el fin de mantenerlo actualizado.

La gente de mar inscrita en estos registros o listas debería tener prioridad para la contratación y mantenerse disponible para el trabajo.

4.4. Título 3: Alojamientos, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda.

4.4.1. Alojamiento y servicios de esparcimiento

Finalidad: “Asegurar que la gente de mar tenga un alojamiento e instalaciones de esparcimiento decentes a bordo.”

Todas las partes vinculadas al convenio deberán facilitar y mantener alojamiento e instalaciones de ocio adecuadas a la gente que trabaje y/o viva a bordo del buque exigiendo que cumplan unas normas mínimas para asegurar que sean espacios seguros, decentes y conforme con las disposiciones pertinentes. Para garantizar que dichas normas se cumplan los buques deben ser inspeccionados cuando un buque se matricule y cuando los espacios de alojamientos de los marinos hayan sido modificados.

Estos requisitos se aplicaran a buques contruidos a partir de la entrada en vigor del convenio. Para los buques contruidos anteriormente, se seguirá vigente el convenio sobre el alojamiento de la tripulación (1949, 1970).

La autoridad competente debe tener en cuenta que cada Miembro deberá velar por que se apliquen los requisitos que establece el Convenio para el tamaño de los dormitorios; la calefacción y la ventilación; el ruido, las vibraciones, y otros factores ambientales; las instalaciones sanitarias y la enfermería y la iluminación de los espacios. Véase dichos requisitos:

Los requisitos en términos generales son que los espacios de alojamientos deberán estar debidamente aislados con una altura no inferior a 203 centímetros permitiéndose su reducción cuando sea por motivos razonables y no cause incomodidad.

En los buques que no sean de pasaje, pasaje los dormitorios deberán estar situados por encima de la línea de carga, en el centro o en la popa. Pero se aceptará ubicarlos en la proa del

buque, nunca delante del mamparo de abordaje, en los casos que no sea factible otra ubicación.

En los buques de pasaje y buques para fines especiales contruidos en conformidad con el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, de la OMI, 1983, a reserva de que se adopten disposiciones satisfactorias para el alumbrado y la ventilación, la autoridad competente podrá permitir la instalación de dormitorios debajo de la línea de máxima carga, pero en ningún caso inmediatamente debajo de los pasadizos de servicio.

No deberá haber espacios que comuniquen los dormitorios con zonas comunes donde se produzca ruido y/o fuertes olores (cocinas, pañoles, zonas de carga...). Los mamparos exteriores deberán ser de materiales estancos al agua y al gas mientras que los materiales para los mamparos interiores, paneles y vagras, pisos y juntas deberán garantizar un entorno saludable.

En los espacios de alojamiento, de ocio y de fonda deberán contar con una iluminación apropiada y dispositivos de desagüe suficientes y cumplir con a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, en lo que atañe a la prevención de los riesgos de exposición a niveles peligrosos de ruido y de vibraciones así como de otros factores ambientales y químicos a bordo de los buques, y asegurar un entorno laboral y de vida a bordo aceptable para la gente de mar.

Los requisitos sobre ventilación y calefacción son que los dormitorios y comedores deberán estar adecuadamente ventilados, los aseos deberán tener una abertura directa al exterior, separada de la del alojamiento. Deberá proporcionarse un sistema de calefacción adecuado, salvo en los buques destinados exclusivamente a navegar en climas tropicales. Se debe destacar que en todos los buques, con excepción de aquellos que operan regularmente en regiones cuyas condiciones de clima templado no lo requieran, deberán estar provistos de aire acondicionado en los espacios de alojamiento de la gente de mar, así como en todo cuarto de radio separado y en toda sala de control central de máquinas.

Los requisitos sobre iluminación, a excepción de las condiciones especiales que se puedan autorizar en buques de pasaje, los dormitorios y los comedores deben estar iluminados tanto con luz natural como artificial.

Los requisitos de alojamiento en cuanto al espacio, la tabla que se encuentra en la siguiente página establece dichos requisitos en función del tipo de buque y la categoría de la gente de

mar. No obstante, los requisitos de alojamiento en cuanto al mobiliario son que como mínimo para cada ocupante haya:

- Armario amplio de como mínimo 475 l con dispositivo de cierre para asegurar la privacidad.
- Cajón o espacio equivalente de más de 56 l.
- Un estante
- Una mesa o escritorio ya sea fijo, de corredera o que baje un tablero.
- Asientos como personas se alojen

Espacio de alojamiento a bordo en función del tipo de buque y la categoría de la gente de mar

CAMAROTES			BUQUES MERCANTE			BUQUES PASAJE	BUQUES DEDICADOS A ACTIVIDADES ESPECIALES
			MENOR DE 3.000	MAYOR O IGUAL A 3.000 Y MENOR DE 10.000	MAYOR O IGUAL 10.000		
MARINOS	INDIVIDUALES	NORMA	mín. 4.5 m ²	mín. 5.5 m ²	mín. 7 m ²		
		EXCEPCION	MENOR PARA			PODER FACILITAR CAMAROTES INDIVIDUALES A TODOS LOS MARINOS	
	COLECTIVOS	NORMA	MÁX 2 MARINOS Y MÍN 7 m ²			PARA 2 TRIPULANES MÍNIMO 7.5 m ² PARA 3 TRIPULANTES MÍNIMO 11.5 m ² PARA 4 TRIPULANES MÍNIMO 14.5 m ²	
			LOS CAMAROTES DEBEN ESTAR SEGREGADOS ENTRE HOMBRES Y MUJERES Y LAS LITERAS DEBEN SER INDIVIDUALES PARA CADA UNO/A CON UNA DIMENSION MINIMA DE 198 X 80 cm				
		EXCEPCION					EN CASO DE MÁS DE 4 TRIPULANTES POR CAMAROTE MÍN 3.6 m ² POR TRIPULANTE
OFICIALES		NORMA	7.5 m ²	8.5 m ²	10 m ²	7.5 m ² / 8.5 m ²	
		EXCEPCION					
1º OFICIAL		NORMA	CAMAROTE MAS SALON PRIVADO O ESPACIO EQUIVALENTE CONTIGUO				
JEFE MAQUINAS		NORMA					
CAPITAN		NORMA					

Los comedores deben estar ubicados cerca de la cocina y separados de los dormitorios, de tamaño adecuado para el número de personas que lo vayan a utilizar con muebles y equipamiento suficiente. Puede haber una excepción a este cumplimiento para buques de arqueo bruto inferior a 3000.

Requisitos sobre instalaciones sanitarias

Todo el mundo a bordo tenga acceso a instalaciones sanitarias que cumplan con las normas de salud e higiene.

Estas instalaciones deben tener fácil acceso tanto desde el puente de mando como desde sala de máquinas. Pueden ser una excepción a su cumplimiento a buques de arqueo bruto inferior a 3000.

En todos los buques se dispondrá, como mínimo de un retrete, un lavabo, una bañera o una ducha por cada 6 personas que no tengan las suyas personales. Igualmente cada dormitorio contará con un lavabo o aseo personal con agua corriente, fría y caliente. Solo en el caso de buques de pasaje cuya duración de viaje no supere las 4 horas, la autoridad competente podrá determinar medidas especiales.

Requisitos de Enfermería

Para los buques que lleven a bordo más de 15 marinos y que efectúen más de 3 días deberán tener una enfermería que solo se utilice para fines médicos. Se debe acceder fácilmente haga buen o mal tiempo, alojar a ocupantes cómodamente y que se pueda recibir una atención rápida y adecuada.

Otros requisitos

Se deberán facilitar servicios de lavandería convenientemente situados y amueblados, una cubierta abierta, en un lugar grande con acceso a la gente de mar para cuando no estén de servicio y espacios o instalaciones de esparcimiento para la gente de mar que deba vivir y trabajar en los buques.

También se deberán tener oficinas separadas para la cubierta y para la máquina con posible excepción para buques con arqueo bruto inferior a 3000.

Se realizarán inspecciones periódicas a bordo para garantizar que el alojamiento de la gente de mar se mantenga en condiciones aceptables de habitabilidad. Los resultados de las inspecciones se registraran y se encontrarán disponibles por si hiciese falta su verificación.

Si el Buque navega con una línea regular hacia puertos infectados de mosquitos éste deberá ir equipado con los dispositivos apropiados.

Las autoridades competentes podrán eximir del cumplimiento de algunas disposiciones de la norma a buques con arqueo bruto inferior a 200 o cuando tales exenciones puedan justificarse con motivos válidos.

Diseño y construcción.

Se deberá proteger de todos los focos de calor o frío colocando mamparos en dormitorios, comedores, cocinas y en todos los espacios que desprendan calor o frío con el nivel de aislamiento correspondiente, así como las cubiertas de protección de las máquinas y aislando las tuberías cuando pasen por zonas que puedan molestar a la gente de mar. Los revestimientos de los aislamientos deben ser higiénicos, saludables, de color claro y acabado duradero. Los suelos de todas las zonas de alojamiento y esparcimiento deben ser sin juntas visibles, antideslizantes, impermeables y fáciles de limpiar.

Ventilación y calefacción.

La ventilación y calefacción de las zonas de alojamiento y esparcimiento deben ser regulables por los usuarios en cualquier momento. Los sistemas de climatización deben mantener una temperatura y nivel de humedad correcta, renovar el aire y no producir molestias a la gente de mar. Deben tener un mantenimiento sencillo y mantenerse higiénicos. Estos sistemas deben estar funcionando durante todo el tiempo que la gente de mar lo desee. Como elemento de transmisión de calor se pueden utilizar cualquier medio, menos vapor en las zonas de alojamiento.

El sistema de ventilación y calefacción deben tener una correcta alimentación eléctrica en todo momento, excepto cuando se encienda la fuente de alimentación de emergencia.

Iluminación.

El sistema de eléctrico debe proporcionar en todo momento de iluminación en el buque. Se deberá instalar un sistema de emergencia que sea capaz de iluminar en caso de emergencia.

La autoridad competente deberá fijar normas adecuadas de iluminación natural y artificial, así como de disponer de lámpara de lectura situada en la cama.

Camarotes.

Debe haber instalaciones adecuadas para poder alojar eventualmente a parejas o familiares directos.

Siempre que sea posible según el buque:

- Si se hay camarotes compartidos se deberán distribuir de manera que no compartan gente con distintos horarios de guardias de manera que no se moleste el descanso.
- La maestranza deberá tener dormitorios individuales.
- Los camarotes dispondrán de cuarto de baño propio con ducha, lavabo y retrete.

Para el cálculo de la superficie del camarote se sumará se incluye los espacios ocupados por el mobiliario, no se tendrán en cuenta espacios donde no se puedan poner mobiliario. El camarote debe tener un mobiliario básico y cortinas en los portillos. No se puede colocar una litera si esta tapa un portillo, y la litera inferior debe estar colocada a menos de 30 cm del suelo. El material de la litera deberá ser un material autorizado, tanto el armazón como el colchón. Si se utilizan tubos para el armazón, deberán ser herméticos para evitar que se formen colonias de insectos.

Comedores.

Los comedores pueden ser comunes o separados, cuando se decida que estos sean separados se dispondrán de un comedor para el capitán y los oficiales, y otro para el personal de maestranza y demás gente de mar.

En los buques que no sean de pasaje, la superficie disponible en los comedores para la gente de mar no será inferior a $1'5m^2/persona$ para el número de plazas previsto.

En todos los buques, los comedores deberían estar equipados con mesas y asientos apropiados, fijos o movibles, de materiales resistentes a la humedad y suficientes para acomodar al mayor número posible de gente de mar susceptible de utilizarlos al mismo tiempo. Dónde se pueda disponer en todo momento de un refrigerador accesible con capacidad suficiente para el número de personas que utilicen el comedor, con máquinas de bebidas calientes y de agua fresca.

Instalaciones sanitarias.

Todos los elementos de las instalaciones sanitarias deben tener un tamaño adecuado y contruidos con material autorizado. Los retretes se tienen que controlar de forma independiente para poder descargar.

Para las instalaciones comunes habrá un acceso desde los dormitorios pero los retretes deben estar separados y sin comunicación directa con dormitorios ni pasadizos.

Las instalaciones de lavandería deben contener máquinas de lavar, secadoras o tendederos con calefacción y ventilación y planchas con sus respectivas tablas de planchar.

Enfermería.

La enfermería diseñada de manera que facilite las consultas, la asistencia de primeros auxilios y ayude a impedir la propagación de enfermedades infecciosas. Por lo que tanto la entrada, como las literas, el alumbrado, la ventilación, la calefacción y el suministro de agua deben disponerse para asegurar la comodidad de sus ocupantes y faciliten sus tratamientos. En las propias instalaciones, los ocupantes dispondrán de cuartos de aseos con retrete, lavabo y bañera o ducha.

Otras instalaciones.

Cuando el personal de máquinas disponga de vestuarios para cambiarse de ropa, éstos se situarán fuera de la sala de máquinas, pero con fácil acceso desde ésta, y estarán equipados con armarios individuales, bañeras y/o duchas y lavabos, con agua dulce corriente caliente y fría.

Suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos.

El armador debería proporcionar a la gente de mar ropa de cama de buena calidad y vajilla limpias fabricadas de material autorizado y fáciles de limpiar, para que las utilice a bordo mientras esté al servicio del buque, los cuáles serían devueltos cuando así lo disponga el capitán o cuando finalice su servicio a bordo; así como también, facilitarles toallas, jabón y papel higiénico.

Instalaciones de esparcimiento, y disposiciones relativas al correo y a las visitas a los buques

Las zonas de esparcimiento deberán estar equipadas según las necesidades de la gente del mar y los avances técnicos y funcionales. Debe haber zona de almacenaje para libros y juegos. Si fuera posible se instalaría una cafetería.

Siempre que sea posible se intentará incluir:

- Sala para fumadores
- Sala audiovisual
- Gimnasio y zonas de deporte.
- Sala de esparcimiento
- Biblioteca
- Sala de comunicación

Para facilitar la comunicación con la gente de tierra (pareja, familiares y amigos):

- Se deberá entregar el correo lo más rápido y seguro posible, al igual que evitar que la gente de mar tenga que pagar franqueos.
- Siempre que se pueda, lo permita la legislación y sea seguro se podrá dar permiso a tener acompañantes a bordo cuando el buque esté en puerto o en una travesía.

Prevención del ruido y las vibraciones.

Los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicios de fonda deberían estar situados lo más lejos posible de la sala de máquinas, la sala de aparatos de gobierno, los chigres de cubierta, los equipos de ventilación, calefacción y aire acondicionado y cualquier otra maquinaria o aparatos ruidosos. Además deberán utilizarse materiales que insonoricen las salas donde se produzca ruido.

4.4.2. Alimentación y servicio de fonda

Finalidad: Asegurar que la gente de mar disponga de una alimentación y de agua potable de buena calidad suministrada en condiciones higiénicas reglamentadas.

Cada Miembro debe velar por que los buques de su pabellón lleven a bordo alimentos y agua potable de calidad, cantidad, valor nutritivo y variedad suficiente para el número de personas a bordo, sus exigencias culturales y religiosas, la duración de la travesía

A la gente de mar se le proporcionará gratuitamente durante su período de contratación comidas variadas y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas por un personal de fonda debidamente formado.

El cocinero

Todo marino contratado como cocinero a bordo de un buque debe poseer un curso de formación que comprenda conocimientos prácticos de cocina, de almacenamiento de alimentos, de higiene alimentaria y personal, de gestión de reservas, de protección de medio ambiente y seguridad y salud del servicio de fonda para ejercer su función correctamente.

Aquellos buques que operen con una dotación con menos de 10 tripulantes pueden quedar exentos de llevar un cocinero calificado pero se deberá impartir formación para que la persona que manipule, prepare y almacene los alimentos lo realice correctamente. Y en caso extremo, la autoridad competente podrá autorizar que un cocinero no calificado preste servicio a un buque durante un periodo inferior a un mes.

Debido a lo establecido en el Título 5 sobre cumplimiento y control, la autoridad competente deberá exigir que se realicen inspecciones periódicas a bordo y que éstas queden documentadas. Estas inspecciones deberán prestar especial atención a todos los locales y equipos para almacenar alimentos, a las provisiones de víveres y agua potable, a la cocina y otras instalaciones utilizadas para preparar comidas.

Y por último, no podrá trabajar de cocinero ningún marino menor de 18 años.

Inspecciones, educación, investigaciones y publicaciones

Las autoridades adecuadas deberán reunir información reciente sobre la alimentación y los métodos para comprar, almacenar, conservar, cocinar y servir los alimentos, teniendo especialmente en cuenta los requisitos del servicio de fonda a bordo. Esta información debería facilitarse gratuitamente o a un precio.

4.5. Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social

4.5.1. Atención médica a bordo de buques y en tierra.

Finalidad: Proteger la salud de la gente de mar y asegurar que tenga un acceso rápido a la atención médica a bordo del buque y en tierra.

Cada Miembro velará para que toda la gente de mar que trabaje en buques de su pabellón disponga de acceso rápido y adecuado a atención médica mientras se encuentren trabajando a bordo. Se incluyen normas para proporcionar una protección de la salud y una atención medica comparables a la de tierra.

Cada miembro velará para que en los buques que enarbolan su pabellón:

- Se garantice la aplicación sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica y que éstas sean comprables con las que gozan los trabajadores en tierra.
- La gente de mar tendrá derecho a visitar a un médico o dentista calificado cuando el buque se encuentre en algún puerto de escala.
- Los servicios de atención médica y protección sanitaria se prestaran gratuitamente y no se deberá limitar los esfuerzos a los enfermos o los accidentados sino que deben abarcar medidas preventivas.
- La autoridad competente facilitará un formulario normalizado de informe médico para uso de los capitanes y personal médico pertinente en tierra y a bordo. Será de carácter confidencial, únicamente se utilizaran para facilitar el tratamiento de la gente de mar.

Además, cada Miembro deberá establecer los requisitos mínimos siguientes:

1. Todos los buques deberán llevar un botiquín y una guía médica que serán objeto de inspección periódica.
2. Aquellos buques que lleven a 100 o más personas en travesías internacionales de más de 3 días llevarán un médico calificado a bordo que se encargará de prestar atención médica.
3. Por el contrario, los buques que no lleven médico a bordo será un marino el encargado de la atención, administración de medicamentos y primeros auxilios. Estos marinos

tienen que haber completado una formación en atención médica con los requisitos establecidos en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 enmendado (Convenio de Formación).

4. Igualmente la autoridad competente deberá garantizar consultas médicas gratuitas por radio o satélite a cualquier hora del día o de la noche.

4.5.2. Responsabilidad del armador.

Finalidad: Asegurar que la gente de mar esté protegida contra las consecuencias financieras de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan en relación con el empleo.

Los armadores de los buques que enarbolan el pabellón de un Miembro deberán hacerse responsables de la protección de la salud y de la atención médica de toda la gente de mar cumpliendo como mínimo por asumir los gastos por enfermedad o accidente ocurrido a bordo, así como los gastos por tratamiento médico, los medicamentos y aparatos terapéuticos. También deberán tener una garantía financiera para asumir la indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada cuando sea el resultado de un accidente laboral. Y por último, responsabilizarse de los gastos derivados del entierro o ceremonias laicas o religiosas en caso de muerte.

La legislación nacional podrá limitar a un periodo no inferior a 16 semanas de la responsabilidad del armador los gastos de atención médica, alojamiento y alimentación.

Cuando la enfermedad o lesión ocasionada deriven en una incapacidad para trabajar, el armador pagará todo el salario mientras la gente de mar se encuentre enferma o lesionada a bordo hasta que sea repatriada y todo o una parte del salario desde que sea repatriada hasta su curación o hasta que perciba la ayuda monetaria de su gobierno.

La legislación nacional también podrá limitar a un periodo no inferior a 16 semanas del pago del salario.

Se podrá eximir de responsabilidad al armador solo cuando la lesión no se haya producido al servicio del buque o cuando sea causada por una imprudencia por parte del afectado o cuando la enfermedad o la deficiencia física se hayan disimulado durante la contratación.

4.5.3. Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes.

Finalidad: Asegurar que el entorno de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques propicie la seguridad y la salud en el trabajo.

La gente de mar debe tener una protección de la salud en el trabajo y vivir, trabajar y recibir formación a bordo. Cada Miembro debe promover normas sobre la seguridad y la salud y la prevención de accidentes a bordo. Las citadas a continuación son las mínimas:

1. Políticas y programas de seguridad y salud acompañados de evaluación de riesgo, formación e instrucción de la gente de mar.
2. Prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales, así como reducir el riesgo de exposición perjudicial a factores ambientales y a sustancias químicas.
3. Una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo como por ejemplo, el control de ingeniería y de diseño, la sustitución de las tareas por procesos y procedimientos y la utilización del equipo de protección personal.
4. Requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar accidentes del trabajo a bordo.

La legislación especificará:

- las obligaciones de los armadores, la gente de mar y otras interesadas,
- los deberes del capitán para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de programas de protección y salud en el trabajo.
- Las atribuciones de los miembros de la tripulación del buque que se encargarán de la seguridad del buque.

La autoridad competente debe velar por que los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales sean notificados según la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo; que se agrupen, analicen y publiquen las estadísticas completas de los accidentes y de que se investiguen sus causas y sus riesgos. Deberán exigir cuando consideren oportuno que los armadores realicen una evaluación de riesgos sobre la seguridad y la salud en el trabajo y analicen las estadísticas de sus buques en relación con las estadísticas generales publicadas por la autoridad competente.

4.5.4. Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

Finalidad: Asegurar que la gente de mar empleada a bordo de buques tenga acceso a instalaciones y servicios en tierra que protejan su salud y su bienestar.

Las instalaciones de bienestar en tierra las podrán utilizar toda la gente de mar sin distinción de ningún tipo (nacionalidad, raza, color, sexo, religión). El Miembros deberá impulsar el desarrollo de estas instalaciones de servicios de bienestar, culturales, de información y de esparcimiento en los puertos que se consideren apropiados y examinar de manera regular que dichas instalaciones permanecen apropiadas a nivel técnico y operacional para la gente de mar.

4.5.5. Seguridad social

Finalidad: Asegurar que se adopten medidas que den acceso a la gente de mar a una protección en materia de seguridad social.

Toda la gente de mar tendrá acceso a una seguridad social comprendida por:

1. atención médica,
2. ayudas de enfermedad,
3. ayudas de desempleo,
4. prestaciones familiares,
5. ayudas de vejez ,
6. ayudas por lesiones profesionales,
7. ayudas de maternidad,
8. ayudas de invalidez,
9. prestaciones de supervivencia,

Estas nueve ramas enumeradas complementan a la protección proporcionada por el apartado “sobre la responsabilidad del armador” y en el momento de la ratificación de un Miembro éste deberá cumplir como mínimo con tres de esas nueve e incluir al menos las ramas de atención médica, prestaciones de enfermedad y prestaciones por lesiones profesionales.

Los Miembros proporcionarán la protección de seguridad social a toda la gente de mar que resida en su territorio y esta protección resultante no puede ser menos favorable que la de los trabajadores en tierra. Cuando no exista una cobertura suficiente, se proporcionará prestaciones comparables.

En el acuerdo de empleo de la gente de mar se indicarán los medios por los que el armador proporcionará a la gente de mar protección en las distintas ramas de la seguridad social.

Al ejercer efectivamente su jurisdicción sobre las cuestiones sociales, el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque debería comprobar que se cumplen las responsabilidades de los armadores en lo que atañe a la protección en materia de seguridad social, con inclusión del pago de las cotizaciones a los regímenes de seguridad social.

4.6. Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación

Este título describe la responsabilidad que se exige a casa Miembro de cumplir y controlar la aplicación de los principios y derechos establecidos en los artículos y en las obligaciones de los Títulos 1, 2, 3 y 4.

La posibilidad de que un Miembro aplique la parte A del Código mediante su legislación nacional no se aplica para este título. Cabe recordar que todo Miembro debe cumplir sus responsabilidades para con la regla tal como está previsto en las normas de la parte A del código y a su vez teniendo en cuenta como lo establecen en las pautas B del Código.

Y por último, el título 5 se aplicará teniendo en cuenta que tanto los marinos como los armadores son iguales ante la ley, por lo que tienen derecho a la misma protección jurídica.

4.6.1. Responsabilidades del Estado del pabellón

Finalidad: Asegurar que cada Miembro dé cumplimiento a las responsabilidades que le incumben en virtud del presente Convenio con respecto a los buques que enarbolan su pabellón.

4.6.1.1. Principios generales.

En términos generales, todos los Miembros velarán por el cumplimiento de sus obligaciones en lo que atañe al Convenio a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

Se establecerá un sistema de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo en las reglas 5.1.3 y 5.1.4. Velar por las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón cumplan y no dejen de hacerlo; para ello cualquier Miembro puede otorgar a instituciones públicas, o otras organizaciones, competencias para que efectúen las inspecciones y/o expidan certificados aun así la responsabilidad recae en los Miembros.

El certificado de trabajo junto con una declaración de conformidad laboral marítima tendrá valor de presunción, a menos que se demuestre lo contrario como puede ser que el buque haya sido inspeccionado y se haya comprobado que cumple con los requisitos del Convenio, con especial atención a las condiciones de trabajo y de vida de los marinos

4.6.1.2. Autorización de las organizaciones reconocidas

La autoridad competente debe examinar si las organizaciones interesadas en la autorización cumplen con los requisitos de competencia e independencia exigidos en el Código.

Las autoridades deben comprobar que:

- a) Posee las competencias técnicas necesarias y los conocimientos sobre el funcionamiento del buque. (requisitos mínimos para trabajar.
- b) Tiene la capacidad para mantener y actualizar las competencias profesionales de su personal.
- c) Cuenta con conocimientos sobre las disposiciones del Convenio.
- d) Su tamaño, estructura, experiencia y capacidad están en consonancia con el tipo y grado de autorización.

Cada Miembro debe emitir a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada sobre las organizaciones reconocidas donde figura también especificadas las funciones para las que han sido reconocidas/ autorizadas. Todo miembro debe establecer un sistema que garantice un correcto funcionamiento de sus funciones, realicen los papeles correspondientes correctamente y una correcta comunicación entre organizaciones y organismos. Las organizaciones podrán exigir que se corrijan las deficiencias encontradas y que se realicen inspecciones cuando lo solicite un Estado del puerto.

La pauta indica que la organización que solicite el reconocimiento primero debe demostrar que está en la lista del Estado Miembro. Una vez visto que está en la lista y que funciones indican la lista la autoridad competente deberá comprobar que tiene los medios y el personal necesario para la realización del reconocimiento. Después de estos dos puntos se debe poner por escrito el acuerdo entre la organización y la autoridad competente. En el acuerdo se debe fijar todos los puntos de la inspección, aplicaciones, como, quienes y la cualificación del personal que debe realizar las acciones. Los Miembros exigen que se lleve un registro de todas las acciones para demostrar que cumple el acuerdo. Todo esto debe estar adoptado en el marco de la OMI.

4.6.1.3. Certificado de trabajo marítimo y declaración de conformidad laboral marítima

Certificado de trabajo marítimo

Se aplica a los buques de arqueado bruto igual o superior 500 que hagan viajes internacionales o que enarbolan el pabellón de un Miembro y operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país. También se aplicará a todo buque si el armador se lo solicita al Miembro.

Los buques deberán mantener y llevar al día el certificado de trabajo marítimo acreditando así que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque cumplen con lo establecido en el Convenio y también una descripción de las medidas que el armador ha practicado a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones. El certificado de trabajo marítimo debe ajustarse al modelo del convenio. (Anexo V).

Cuando la autoridad competente o una organización reconocida verifiquen tras una inspección que un buque cumple o sigue cumpliendo con las normas del convenio se expedirá o renovará el certificado de trabajo marítimo y se registrará.

Cuando la inspección para renovar haya finalizado el nuevo certificado entrará en vigor para un periodo no superior a 5 años.

Se podrá expedir un certificado de trabajo marítimo provisional a los buques nuevos, cuando un buque cambie de pabellón y cuando un armador se encargue de la explotación de un nuevo buque. Este certificado provisional será expedido para 6 meses como máximo y siempre y cuando se haya comprobado que el buque ha sido inspeccionado, que el armador ha demostrado que al buque se le aplicarán procedimientos que cumplen con lo establecido en el Convenio, el capitán es conocedor de las disposiciones del Convenio y de las responsabilidades de aplicación, y se haya presentado a la autoridad competente la información necesaria para la expedición de una declaración de conformidad laboral marítima.

Antes de que acabe el periodo del certificado provisional se realizará una inspección completa para expedir el certificado de trabajo marítimo para todo el periodo ya que una vez finalizados los 6 meses correspondientes al certificado provisional no se podrán expedir ningún otro provisional.

Declaración de conformidad laboral marítima

La declaración de conformidad laboral marítima se presentará adjunto al certificado de trabajo marítimo. Se pueden distinguir dos partes; la primera parte será redactada por la autoridad competente, mientras que la parte II la redactará el armador.

En la primera parte se encontrará la siguiente lista que recoge las cuestiones a inspeccionar:

- Edad mínima
- Certificado médico
- Calificaciones de la gente de mar
- Acuerdos de empleo de la gente de mar
- Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado
- Horas de trabajo y de descanso
- Niveles de dotación del buque
- Alojamiento
- Servicios de esparcimiento a bordo
- Alimentación y servicio de fonda
- Salud y seguridad y prevención de accidentes
- Atención médica a bordo
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo
- Pago de los salarios

Los buques deberán mantener y llevar al día la declaración de conformidad laboral marítima acreditando así que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque cumplen con lo establecido en el Convenio. La declaración de conformidad laboral marítima debe ajustarse al modelo del convenio y conforme a los modelos facilitados en el Anexo V.

La declaración de conformidad laboral marítima deberá adjuntarse al certificado de trabajo marítimo. Constará de dos partes, la primera parte la redacta la autoridad competente y debe redactar:

- Lo que debe inspeccionarse
- Incluir los requisitos nacionales pertinentes y mostrar la información necesaria al respecto
- Señalar requisitos específicos de cada tipo de buque
- Señalar las excepciones acordadas por la autoridad competente

La segunda parte la redacta el armador y debe reflejar las medidas adoptadas para velar por el cumplimiento permanente. Esta parte la debe certificar la autoridad competente u organización reconocida.

La declaración debe estar disponible o figurar como anexo del certificado para que cualquier inspector, trabajador o gente de mar la tenga a su disposición.

4.6.1.4. Inspección y control de la aplicación

Deberá haber un sistema de inspección periódica, a intervalos menores a tres años, que permita comprobar que cumplen con las condiciones de trabajo y de vida requeridas en la declaración de conformidad laboral marítima y en el Convenio.

Si un Miembro recibe una queja o obtiene pruebas de que un buque no cumple las disposiciones, se deberá investigar el asunto y proponer medidas para subsanar todas las deficiencias detectadas. Estas medidas podrán ser objeto de apelación ante la autoridad judicial o administrativa.

Las quejas mencionadas en el párrafo anterior tendrán carácter confidencial, y los inspectores en ningún caso deberán revelar que se ha procedido a una inspección como consecuencia de la existencia de dicha queja.

Se pagará una indemnización por toda pérdida o daño sufridos como consecuencia del ejercicio abusivo de las atribuciones de los inspectores.

Cuando se realice una investigación a raíz de un incidente grave, el informe deberá presentarse a la autoridad competente lo antes posible y, en cualquier caso, en el plazo máximo de un mes una vez finalizada la investigación.

Todo Miembro deberá prever y aplicar de forma efectiva sanciones adecuadas y otras medidas correctivas en caso de infracción de los requisitos del presente Convenio y de obstrucción al ejercicio de las funciones de los inspectores.

Los inspectores

Los inspectores deberían contar con calificaciones y formación adecuadas para el desempeño de sus funciones y, siempre que sea posible, deberían poseer una formación marítima o experiencia de marino. Deberían tener un conocimiento adecuado de las condiciones de vida y

de trabajo de la gente de mar y del idioma inglés. Se nombrarán un número suficiente de inspectores para garantizar el desempeño de sus funciones. Así pues los inspectores deberán estar facultados para:

- Subir a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Miembro sin notificación previa. Aunque al iniciar la inspección si se deba avisar al capitán.
- Examinar, probar o investigar lo que consideren necesario para cerciorarse que se cumplen las normas.
- Interrogar al capitán, a la gente de mar o al armador.
- Exigir que todas las deficiencias detectadas en el buque sean corregidas.
- Exigir la presentación de cualquier libro, diario de navegación, registro, certificado u otro documento.
- Tomar o extraer muestras para el análisis de los productos, de la carga, del agua potable, de las provisiones y de los materiales y sustancias empleados o manipulados.
- Una vez realizada la inspección, señalar directamente a la atención del armador, del operador del buque o del capitán las deficiencias que pueden afectar a la seguridad y la salud de quienes se encuentran a bordo.
- Alertar a la autoridad competente en caso de deficiencia o abuso que no esté, y someter propuestas a la misma para mejorar la legislación.
- Notificar a la autoridad competente cualquier accidente de trabajo o enfermedad profesional que afecte a la gente de mar.

Cuando se considere un incumplimiento grave de los requisitos o representen un peligro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, los inspectores podrán prohibir la salida de puerto hasta subsanar las deficiencias detectadas, en cambio si no existe tal gravedad de la deficiencia, los inspectores deberán tener la facultad de aconsejar en lugar de imponer un procedimiento concreto. En todo caso, se tendrá que hacer todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada del buque.

Se les otorgará autoridad jurídica, condiciones de servicio e independencia para que los inspectores puedan verificar y asegurar el cumplimiento con independencia de los cambios de gobierno o cualquier otra influencia exterior.

Los inspectores no podrán realizar inspecciones si tienen algún interés profesional o personal y nunca podrán revelar información referente a su trabajo, aun cuando ya no sean inspectores. Cualquier incumplimiento de lo anterior citado supondría una sanción o medida disciplinaria.

Deberán presentar un informe de cada inspección a la autoridad competente y facilitar una copia al capitán y otra para tablón de anuncios del buque para informar a la gente de mar.

La autoridad competente de cada Miembro deberá registrar las inspecciones sobre las condiciones de la gente de mar a bordo de buques que enarboleden su pabellón y publicar un informe anual.

En el informe anual publicado se incluirá:

- a) Una lista de la legislación vigente sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, con las enmiendas en vigor de ese año;
- b) Los detalles sobre la organización del sistema de inspección;
- c) Estadísticas de los buques que podrían ser inspeccionados, y de los buques que ya lo han sido;
- d) Estadísticas de toda la gente de mar sujeta a la legislación nacional;
- e) Estadísticas e información acerca de infracciones, las sanciones impuestas y las inmovilizaciones realizadas a buques, y
- f) Estadísticas sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales notificados que afectan a la gente de mar.

Los inspectores deberían estar debidamente formados y su número debería ser suficiente para garantizar el desempeño efectivo de sus funciones, prestando la atención debida a la importancia de las funciones que tengan que desempeñar los inspectores y, en especial, el número, la naturaleza y el tamaño de los buques sujetos a inspección, así como el número y la complejidad de las disposiciones legales que hayan de aplicarse, los recursos puestos a disposición de los inspectores, y las condiciones prácticas en que habrán de llevarse a cabo las inspecciones para que sean eficaces.

4.6.1.5. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

A todos los buques se les exigirá que tengan un procedimiento de tramitación de quejas a bordo para que pueda utilizar la gente de mar cuando detecten que se ha cometido una infracción de lo establecido en el Convenio.

Nada de lo dispuesto irá en perjuicio de ningún derecho de la gente de mar, que podrá recurrir a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo para presentar reclamaciones por cualquier violación de las disposiciones del presente Convenio o de la gente de mar. Se podrá

designar a una persona a bordo encargada de aconsejar a la gente de mar sobre las opciones que tiene a su disposición, que también podría asistir a las reuniones de examen de la queja. Si se detecta alguna persecución contra los marinos que presenten una queja, esto será motivo de investigación y se sancionará.

Los procedimientos de tramitación de quejas a bordo consistirán en procurar resolver las quejas en el nivel más bajo posible. No obstante, si no se obtiene respuesta, la gente de mar tendrá derecho a presentar sus quejas al capitán y, de ser necesario, a las autoridades competentes ajenas al buque.

Sería aconsejable que los procedimientos de tramitación de quejas a bordo cumplan:

- Las quejas se remiten en primer lugar al jefe del servicio del marino que presenta la queja o a su oficial superior.
- El jefe del servicio o el oficial superior deberían tratar de resolverlo y en caso de resolver la queja satisfactoriamente para el marino, éste podrá remitirla al capitán, quien debería ocuparse personalmente del asunto.
- El marino que realice la queja podrá ir acompañado en el momento de la tramitación de la queja.
- Se registrarán todas las quejas y decisiones que se tomen.
- Si una queja no puede resolverse a bordo, se remitirá al armador.

Ajunto al contrato de trabajo habrá una copia de los procedimientos de tramitación de quejas a bordo del buque con informaciones sobre cómo contactar con la autoridad competente del Estado del pabellón, el nombre de personas embarcadas en el buque que puedan, a título confidencial, proporcionar asesoramiento imparcial a la gente de mar sobre sus quejas.

4.6.1.6. Siniestros marítimos

Cuando en un buque que enarbole su pabellón, ocurra cualquier siniestro marítimo grave que cause lesiones o la muerte, todo Miembro realizará una investigación oficial con la posterior presentación en público de un informe final.

4.6.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto

Finalidad: Permitir que todo Miembro cumpla las responsabilidades que le incumben con arreglo al presente Convenio en lo que atañe a la cooperación internacional necesaria para

asegurar la puesta en práctica y el control de la aplicación de las normas de este Convenio a bordo de buques extranjeros.

4.6.2.1. Inspecciones en los puertos

A los buques extranjeros que hagan escala en un puerto se expondrán a ser objeto de alguna inspección para comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio.

El certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima se considerará que presuntamente cumplen las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar tal como establece el Convenio salvo que se demuestre lo contrario. Por lo que, las inspecciones que realicen los funcionarios se limitarán a examinar el certificado y la declaración.

En las memorias se incluirá información sobre el sistema de inspección y control incluyendo el método utilizado para evaluar su eficacia.

Cuando, tras subir a bordo para efectuar una inspección y solicitar el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima, un funcionario compruebe que los documentos requeridos no se presentan o su contenido es falso o no incluyen la información exigida por el Convenio o que hay motivos para creer que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan al Convenio o haya motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de evitar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio, la inspección deberá ser más detallada.

Cuando una queja en la que se alega que ciertas condiciones específicas de trabajo y de vida a bordo del buque no están en conformidad con las disposiciones del Convenio, la inspección deberá limitarse a las cuestiones de la queja, a menos que de la queja misma, o de su investigación, se desprendan motivos razonables que justifiquen una inspección detallada.

Cuando tras realizarse una inspección más detallada se constate que las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a lo previsto en el Convenio, el funcionario autorizado señalará las deficiencias al capitán del buque, indicando un plazo para su rectificación. Y si el funcionario considera que dichas deficiencias son graves avisará de las deficiencias a las organizaciones de la gente de mar y de los armadores en el Miembro en el que se realice la inspección, y podrá notificarlo a un representante del Estado del pabellón, y proporcionar la información a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala.

El Miembro en cuyo territorio se lleve a cabo la inspección podrá remitir al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario acompañada de las respuestas recibidas de las autoridades competentes del Estado del pabellón en el plazo prescrito.

Por otra parte, cuando después una inspección más detallada, se establezca que el buque no cumple con el Convenio y que las condiciones a bordo constituyen un peligro evidente para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar, el funcionario podrá adoptar medidas para retener el buque hasta que no se hayan corregido las deficiencias o hasta que se apruebe un plan de acción para rectificar las faltas de conformidad. Se notificará al Estado y se le solicitará que responda a la notificación dentro de un plazo.

Los Miembros proporcionarán orientación a los funcionarios las circunstancias que justifican la inmovilización y harán todo lo posible para evitar que el buque sea inmovilizado puesto que si se demuestra que se ha inmovilizado o demorado injustamente, deberá pagarse una indemnización por las pérdidas o daños sufridos.

4.6.2.2. Procedimientos de tramitación de quejas en tierra

Cuando las quejas de la gente de mar en las que se aleguen infracciones se notifiquen al funcionario en el puerto de escala, éste deberá emprender la investigación inicial, determinando si los procedimientos de tramitación de quejas a bordo se han agotado.

En el caso de no solucionarse las quejas a bordo, el funcionario notificará inmediatamente al Estado del pabellón, solicitando asesoramiento al mismo y la elaboración de un plan de acción correctivo en un plazo determinado. Cuando la queja no se haya solucionado, el Estado del puerto transmitirá al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo una copia del informe del funcionario habilitado. Hay que asegurar el carácter confidencial de las quejas presentadas por la gente de mar.

Cuando el funcionario tramite una queja, éste debería comprobar primero si la queja es de carácter general y se refiere a toda la gente de mar a bordo, o bien a una determinada categoría, o a casos individuales. Si la queja es de carácter general, se debería efectuar una inspección más detallada, y si por el contrario, la queja es un caso individual, se deberían examinar los resultados de cualquier procedimiento al que se haya recurrido a bordo para solucionarla. La deficiencia o tardanza excesiva de los procedimientos internos(a bordo), o el

miedo del querellante de ser objeto de represalias por quejarse, serán razones de peso para que dicho funcionario atienda la queja.

Siempre que examine una queja, el funcionario habilitado debería proporcionar al capitán, al armador o cualquier otra persona implicada en la misma, la oportunidad de dar a conocer su posición.

El funcionario podría abstenerse de intervenir en la queja si el Estado del pabellón, notifica que haya recibido del Estado del puerto demuestra que se ocupará del asunto, que cuenta con procedimientos eficaces para ello, y que ha presentado un plan de acción aceptable.

4.6.3. Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

Finalidad: Asegurar que todo Miembro cumpla sus responsabilidades en virtud del presente Convenio en relación con la contratación y colocación de gente de mar y con la protección social de la gente de mar.

El Miembro se encargará de establecer un sistema eficaz de inspección y supervisión para controlar la aplicación de sus responsabilidades en lo que concierne al suministro de mano de obra, es decir en lo referente a servicios de contratación y colocación de la gente de mar.

En las memorias que presentan los Miembros, se mencionará el sistema de inspección y control utilizado así como los procedimientos judiciales por infracciones y el método de evaluación que se ha empleado para comprobar su eficacia.

Los servicios privados de contratación y colocación de gente de mar en el territorio de un Miembro, deben requerir al armador que cumpla con los acuerdos de empleo que se han pactado para la gente de mar.

5. Trabajo de campo

Una vez analizada y entendida el convenio con todos los requisitos, se procede a observar como éste se va a implantar en una naviera para que sus buques obtengan los certificados.

Para ver la aplicación del Convenio se centrará la atención en los documentos que solicitará cada organismo inspector como en los aspectos en los que muestren más interés durante la inspección.

5.1. Implementación del MLC, 2006; Desarrollo de una inspección

La aplicación y puesta en práctica del MLC 2006 de la OIT va a suponer la realización de inspecciones iniciales por parte del Estado Español para emitir a aquellos barcos que lo soliciten y que cumplan con los requisitos del Convenio, el Certificado de trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima Parte I.

A continuación, mientras se muestran los pasos que una empresa ha tenido que realizar para solicitar y pasar las inspecciones, se irán viendo, también los documentos que han tenido que facilitar así como la metodología de actuación que han seguido las Autoridades españolas.

COMO SOLICITAR LA INSPECCIÓN INICIAL MLC 2006.

Para ello los armadores interesados en obtener la Certificación de Trabajo Marítimo deberán presentar su solicitud ante la Dirección General de la Marina Mercante (C/Ruiz de Alarcón, nº1 – Madrid) indicando:

- El nombre de los buques que solicita la certificación.
- Los puertos de escala que realizará el buque para facilitar la planificación de la inspección, siendo conveniente aportar más de un puerto de escala.
- Fecha/hora de llegada y duración de la permanencia en los puertos.
- El nombre y forma de contacto con un responsable de la empresa.

Cuando no sea posible determinar día, hora y puerto de llegada debido a las características de la navegación del buque, se deberá incluir en la solicitud una aproximación de la fecha a modo de facilitar la planificación y coordinación de la inspección.

El plazo de presentación de las solicitudes será:

- Para los buques de más de 500 toneladas de arqueo bruto que realicen viajes internacionales y operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país y que sean de pasaje o de carga a granel (sólidos y líquidos), antes del 18 de Abril de 2013.

La Administración española tratará que todos los buques de esta categoría que soliciten la obtención del Certificado de Trabajo Marítimo, puedan disponer del mismo en la fecha de entrada en vigor del MLC 2006, 20 de agosto de 2013, siempre y cuando cumplan los requisitos exigidos por el mismo, para lo que en las solicitudes deberán figurar exclusivamente las fechas de llegada a los diferentes puertos, comprendidas entre el 18 de Abril al 15 de Junio.

- Para el resto de buques, el plazo para solicitar la inspección será a partir del 19 de Abril.

El MLC 2006, supone un desafío para la Administración Española ya que, establece una serie de requisitos que suponen cambios a los buques que enarbolan su pabellón, y cuya vigilancia y supervisión ha sido designada, como ya se avanzaba anteriormente, a la Dirección General de la Marina Mercante, al Instituto Social de la Marina y a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Estos tres organismos tendrán que coordinarse para las inspecciones. Por lo que, a continuación, se desarrolla la metodología de actuación que las Autoridades Españolas han acordado para proceder a la emisión de los certificados.

El primer paso después de haber realizado la solicitud de certificación para cada buque, es realizar una inspección a bordo, que se llevará a cabo de forma conjunta por un equipo formado por representantes de los tres Organismos citados.

Durante la misma, se examinará la documentación previamente solicitada, se inspeccionarán todos los espacios del buque susceptibles de certificación y se podrán entrevistar en privado y con confidencialidad a la gente de mar respetándoles los horarios de trabajo y descanso y sin interferir en la operativa del buque.

Cuando finalicé la inspección a bordo y el plazo para que la naviera facilite la documentación, si se ha dado el caso que le faltaba en el momento de la inspección, se solicitarán los documentos que acrediten que han cumplido las obligaciones recogidas en la Declaraciones de Conformidad Laboral Marítima parte I, (DCLM parte I).

Y tras contrastar que se cumple con el Convenio, la Dirección General de la Marina Mercante emitirá el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, los modelos de los cuales se encuentran en el ANEXO IV.

5.1.1. Documentación que solicita la Dirección General de la Marina Mercante

Esta documentación aunque en algunas ocasiones se repita, se estructura para que se entregue cada una, a cada uno de los miembros de los tres organismos que forman el grupo de inspección.

Para comprender mejor porque se estructura la documentación en esos tres grupos y porque el grupo de inspección está compuesto por miembros de la Dirección General de la Marina Mercante, Instituto Social de la Marina e Inspección de Trabajo y Seguridad Social, y antes de especificar la documentación que debe de estar preparada en cada buque para cada organismo en el momento de la inspección, se indicara para una mayor comprensión de todo ello que es, quien lo compone, y que funciones tienen cada uno dentro de la administración del estado.

La documentación que solicita e inspecciona la Dirección General de la Marina Mercante es :

1. Copia de la lista de tripulantes.

Esta lista tiene un formato específico y legal donde se indica por parte de la Dirección General de la Marina Mercante. En este documento se indicaran:

En una primera parte de datos generales:

- Si la lista es de entrada o de salida del buque, ya que el buque para poder ser despachado deberá de entregar entre otros documentos una lista de entrada y otra lista con la tripulación que zarpe de ese puerto en el buque debido a que durante su estancia en puerto puede haber habido nuevos enroles y desenroles.
- Nombre del buque.
- Nacionalidad del buque.
- Puerto de procedencia.
- Fecha de llegada y de salida.

En una segunda parte, se detallaran los siguientes datos específicos, de todos los que se encuentran enroladas en el buque ya sean como tripulantes u otra forma, como podría ser “familiar acompañante”.

- Apellidos y nombre del tripulante
- Grado o función que desempeña.

2. Resolución de Tripulación Mínima de Seguridad.

El documento que indica las Tripulaciones Mínimas de Seguridad y de los Cuadros Indicadores es expedido por las Capitanías Marítimas y se encuentra regulada en la Orden Ministerial del 14 de Julio, publicada por el BOE el 16 de julio de 1964.

Estando en vigor hasta la fecha de hoy, supone la base de la regulación española a la espera de la posible aprobación del nuevo proyecto de Orden Ministerial que regule estas tripulaciones.

El objeto de esta Orden es establecer los mínimos respecto al número y categorías profesionales que se fijarán en cada caso en la tripulación de un buque con tal de que éste pueda realizar una navegación bajo las debidas condiciones de seguridad, pudiendo disminuir este número de tripulantes si así lo solicitase el armador y lo autorizase la Capitanía Marítima para buques que se encuentren amarrados e inmovilizados en puerto, así como para buques que se encuentren navegando según el grado de automatización de abordaje, o según las particularidades del tráfico al que se dedique la embarcación.

Legislación internacional. Resolución 481 de la XII Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI Res. 481 (XII). Recomendaciones sobre la asignación de la tripulación mínima de seguridad.

Orden 14.7.64. Por la que se establecen las tripulaciones mínimas que deben llevar los buques mercantes y de pesca.

3. Documento Relativo a la Dotación Mínima de Seguridad (Minimum Safe Manning Document).

A todos los buques a los que se les aplique el Convenio, se les hará entrega de un documento en el que constará la dotación mínima de seguridad que debe haber a bordo es decir, del mínimo de tripulantes con que el buque deberá zarpar. Véase un ejemplo de un documento de Dotación Mínima de Seguridad.



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

ASUNTO: TRIPULACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD DEL BUQUE:

NOMBRE DEL BUQUE

MATRÍCULA: -TE-1-11

DISTINTIVO DE LLAMADA: ECLK

ARQUEO BRUTO G.T.: 22152

ARQUEO BRUTO T.R.B.:

POTENCIA EFECTIVA: 23760 KW/32313,6 CV

VALIDEZ CERT. DE MÁQUINA SIN DOTACIÓN PERMANENTE:

15/02/2015

Por escrito de fecha 26/01/2015 la Capitanía Marítima de BARCELONA inicia la tramitación del escrito de solicitud del armador del buque "...", sobre adecuación de la tripulación mínima de seguridad de dicho buque, alegando para ello los motivos que en el citado escrito figuran.

Al objeto de resolver lo que proceda, se han tenido en cuenta tanto las características del buque y su grado de automatismo, como las actividades y navegaciones que realiza, así como el competente informe de la Capitanía Marítima.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 77.3 y 86.9 de la Ley 23/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y Marina Mercante, y a la vista de lo dispuesto en la Orden Ministerial de 14 de julio de 1964 que fija el Cuadro Indicador Mínimo para Buques Mercantes y de Pesca, y en el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo (en relación con el Real Decreto 1561/1995), sobre jornadas especiales de trabajo, y siguiendo las directrices contenidas en la Resolución 890 (21) de la Organización Marítima Internacional (OMI), de 25 de noviembre de 1999, sobre principios relativos a la dotación de seguridad,

RESUELVO

1. Que el buque citado va provisto de su tripulación mínima de seguridad, siempre que al hacerse a la mar lleve a bordo el personal que en número y condiciones especiales se fijan.
2. La tripulación mínima de seguridad que se indica no condiciona la obligación del cumplimiento, por el propietario, armador o Capitán del buque, de las horas de trabajo y periodos de descanso que obliga el Real Decreto 1561/1995 sobre jornadas especiales de trabajo, en su forma enmendada por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, y del resto de la normativa que a tal respecto se dicte por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
3. Para ocupar los citados puestos, los tripulantes deberán estar en posesión de la titulación mínima requerida en función del arqueo y de la potencia del buque y de su navegación. Asimismo, todos los tripulantes deberán estar en posesión de los certificados de especialidad que corresponda de conformidad con la normativa vigente.
4. La presente Resolución deroga cualquier otra expedida con anterioridad y perderá su validez si el buque deja de cumplir alguna de las condiciones estipuladas en la presente resolución.

CUADROS DE TRIPULACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

1.- NAVEGACIONES SIN PASAJE

Cargo	Número
CAPITÁN	1
1º OFICIAL	1
OFICIAL DE PUENTE	2
JEFE DE MÁQUINAS	1

C/ Puig de Alcén, 1
28071 MADRID
Teléfono: 91 597 92 49
Fax: 91 597 92 25
91 597 92 87



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

1º OFICIAL DE MÁQUINAS	1
OFICIAL DE MÁQUINAS	1
CONTRAMAESTRE	1
MARINERO	3
MOZO	6
CALDERETERO	1
ENGRASADOR	2
COCINERO	1
TOTAL	21

2.- NAVEGACIONES CON PASAJE HASTA 589 PASAJEROS

Cargo	Número
CAPITÁN	1
1º OFICIAL	1
OFICIAL DE PUENTE	2
JEFE DE MÁQUINAS	1
1º OFICIAL DE MÁQUINAS	1
OFICIAL DE MÁQUINAS	1
CONTRAMAESTRE	1
MARINERO	7
MOZO	2
CALDERETERO	1
ELECTRICISTA	1
ENGRASADOR	2
SOBRECARGO/MAYORDOMO	1
COCINERO	2
AUXILIAR DE PASAJE	10
TOTAL	34

Requisitos o condiciones especiales: En el caso de que la instalación de máquinas sin dotación permanente fallara por cualquier causa (ver la validez del "CERTIFICADO DE INSTALACIONES DE MÁQUINAS SI DOTACIÓN PERMANENTE"), la tripulación mínima de seguridad se incrementará en:

OFICIAL DE MÁQUINAS	1
ENGRASADOR	1
TOTAL	2

Contra la presente Resolución, que no agota la vía administrativa, se podrá interponer, recurso de alzada en el plazo de UN MES ante el Secretario de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 114 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en su forma enmendada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Firmado electrónicamente en Madrid, a 30 de marzo de 2010, por
LA DIRECTORA GENERAL
María Isabel Duránte Gil

ORIGINAL IMPRESO EN LA CAPITANÍA MARÍTIMA DE BARCELONA
EL CAPITAN MARITIMO
Francisco Javier Valencia Alonso

C/ Ruiz de Alarcón, 1
28071 MADRID
Teléfono 91 597 92 69
Fax 91 597 92 35
91 597 92 87

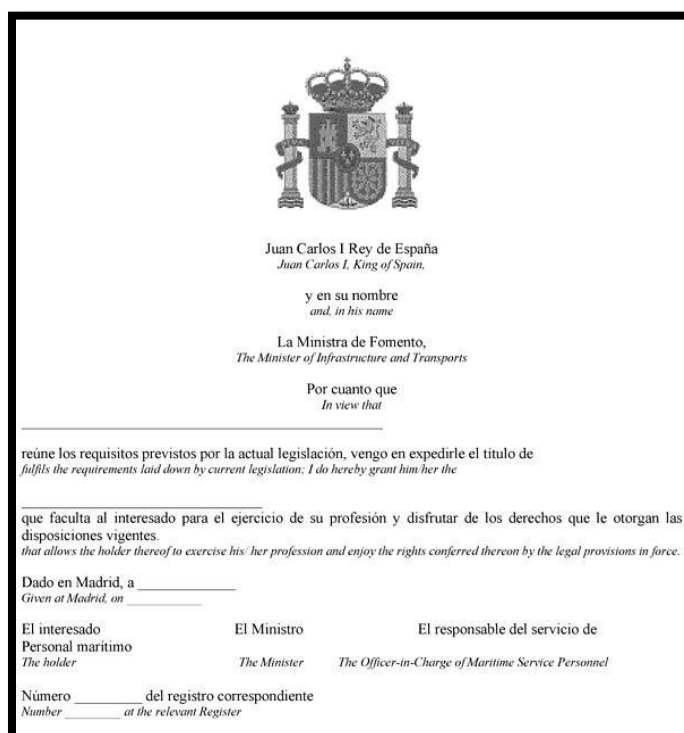
Las titulaciones profesionales de la marina mercante son las siguientes:


- a) Capitán de la marina mercante.
- b) Piloto de primera de la marina mercante.
- c) Piloto de segunda de la marina mercante.
- d) Patrón de altura.
- e) Patrón de litoral.
- f) Patrón portuario.
- g) Marinero de puente.
- h) Jefe de máquinas de la marina mercante.
- i) Oficial de máquinas de primera de la marina mercante.
- j) Oficial de máquinas de segunda de la marina mercante.
- k) Mecánico mayor naval.
- l) Mecánico naval.
- m) Marinero de máquinas.
- n) Oficial radioelectrónico de primera de la marina mercante.
- o) Oficial radioelectrónico de segunda de la marina mercante.

Los títulos enumerados en el párrafo anterior se clasifican en tres secciones:

- Sección de puente o cubierta correspondiente a los títulos de la a) a la g)
- Sección de máquinas correspondiente a los títulos de la h) a la m)
- Sección de radiocomunicaciones correspondiente a los títulos de la n) a la o)

La Tarjetas profesionales de marina mercante es un documento que acredita la posesión de un título profesional y de la continuidad en la competencia profesional del marino, dicha tarjeta se emite con las mismas atribuciones y limitaciones del respectivo título profesional. Las tarjetas tendrán una validez de cinco años, pudiendo revalidarse siete meses antes de su caducidad.




 Juan Carlos I Rey de España
Juan Carlos I, King of Spain,
 y en su nombre
and, in his name
 La Ministra de Fomento,
The Minister of Infrastructure and Transport
 Por cuanto que
In view that

reúne los requisitos previstos por la actual legislación, vengo en expedirle el título de
fulfils the requirements laid down by current legislation; I do hereby grant him/her the

que faculta al interesado para el ejercicio de su profesión y disfrutar de los derechos que le otorgan las disposiciones vigentes.
that allows the holder thereof to exercise his/ her profession and enjoy the rights conferred thereon by the legal provisions in force.

Dado en Madrid, a _____
Given at Madrid, on _____

El interesado Personal marítimo <i>The holder</i>	El Ministro <i>The Minister</i>	El responsable del servicio de <i>The Officer-in-Charge of Maritime Service Personnel</i>
---	------------------------------------	--

Número _____ del registro correspondiente
Number _____ at the relevant Register

El Certificado de especialidad la habilitación realizada por una Administración marítima con arreglo a las disposiciones internacionales o nacionales, que faculta a su titular para desempeñar determinadas funciones y especialidades previstas en el mismo, de acuerdo con el tipo de buque y responsabilidad a bordo.

Se entiende como:

El Título profesional es un título reconocido por la Marina Mercante expedido por la Administración de un Estado cumpliendo con parte del Convenio STCW.

El Título académico es un título otorgado por la universidad o por el órgano competente de las comunidades autónomas, que acredita la superación de la formación establecida en el Código STCW.

La Credencial de homologación de títulos extranjeros documento en el que se formaliza la resolución del órgano competente reconociendo la homologación de un título académico extranjero por un título académico español.

La Libreta marítima es el documento de identidad de la gente de mar, en el que se incluyen, al menos, los datos personales y la relación de embarques.

MINISTERIO DE FOMENTO-ESPAÑA
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MINISTRY OF DEVELOPMENT-SPAIN
General Directorate of Maritime Affairs

CERTIFICADO DE ESPECIALIDAD otorgado a: [.....],
D.N.I./Pasaporte [.....], por haber cumplido los requisitos establecidos en la Regla 1 del CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STCW 1978/1995) y, en su caso, del Código de Formación, en la especialidad de:
Limitaciones del certificado: (ninguna)

The GOVERNMENT OF SPAIN certifies that the present certificate is issued to: [.....]
Passport number [.....] who has been duly qualified in accordance with the provisions of Regulation [.....] of the INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW 1978/1995) and the STCW Code, and has been found competent as:
Limitation applying: (None)

expedido el [.....] (fecha de expedición) Número de registro: [.....]

MINISTERIO DE FOMENTO

Date of issue: [.....] Number of registry: [.....]

Firma del Titular: [.....] El Director General de la Marina Mercante: [.....] El Jefe de la Unidad: [.....]
Signature of the Holder: [.....] General Director of Maritime Affairs: [.....] Head of the Unit: [.....]

Nota: La fecha de nacimiento y fotografía del titular figuran en su libreta marítima, tarjeta marítima, documento nacional de identidad o pasaporte.
Note: the date of birth and photograph of the holder of this certificate are set on his/her discharge book, Mariner card or passport.

5.1.2. Documentación que solicita el Instituto Social de la Marina

1. Copia de la lista de tripulantes.

La copia de esta lista de tripulantes será idéntica a la lista de tripulantes que se facilitará a los otros dos organismos partícipes de la inspección. Por lo que, ya ha sido detallada en el apartado de documentación que se entrega a los Inspectores de Capitanía Marítima, no se considera necesario volverla a detallar.

2. Certificados de Reconocimientos Médicos de Embarque Marítimo (RMEM) de la tripulación.

En España, los Reconocimientos Médicos de Embarque se regulan en el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, el cual es de aplicación a todo ciudadano español o de otra nacionalidad que desee ejercer una actividad profesional a bordo de un buque de bandera española y reúna las condiciones legales para trabajar enrolado en él. Es el Instituto Social de la Marina el organismo competente para la organización, realización y control de dichos reconocimientos médicos los cuales tienen un carácter gratuito y serán realizados por los facultativos adscritos al Servicio de Sanidad Marítima.

Expedición del certificado médico de aptitud para el embarque.

La declaración de aptitud resultante del reconocimiento médico de embarque marítimo se extenderá en el certificado cuyo modelo figura y será equiparable al certificado médico de aptitud al que hacen mención los Convenios 16, 73 y 113 de la Organización Internacional del Trabajo y el Convenio STCW-78/95 de la Organización Marítima Internacional.

ANEXO III

CERTIFICADO MÉDICO DE APTITUD PARA EMBARQUE
MEDICAL EXAMINATION FOR SEA-SERVICE

Como resultado del Reconocimiento Médico de Embarque,
D/Dña con DNI / NIE / Pasaporte ha sido
declarado (the holder of this Seamen's Book has passed his/her Medical Examination for sea-service with
the result as follows).


☐ Apto (fit for sea-service)

☐ Apto con restricciones (partially fit for sea-service)

☐ No Apto (Unfit for sea-service)

La vigencia de este Reconocimiento caduca el día de de (The validity of this
certificate expire the next).

En a de de



Sello del Centro
(Medical Center stamp)

Firma del Médico
(Approved Doctor's signature)

Nº Registro
(Registration no.)

(Modelo de Certificado Médico para el tripulante anverso)

La calificación de los reconocimientos médicos de embarque marítimo de buceadores profesionales se anotará, asimismo, en la libreta de actividades subacuáticas del interesado.

3. Copia de los contratos de trabajo de los tripulantes, cuando figuren limitaciones en la aptitud laboral recogidas en el Certificado de RMEM.

Se solicita este tipo de contratos debido a que las empresas deben tener un tipo de actuación particular con estos trabajadores que tengan un certificado de aptitud laboral con restricciones.

Según la Real Academia Española, entenderemos como Aptitud Laboral como la suficiencia o idoneidad para ejercer un empleo o cargo. Capacidad o disposición al buen desempeño o ejercicio de un negocio, industria, arte, etc.

La aptitud laboral desde el punto de vista médico es la valoración de la relación entre las demandas de trabajo y la salud del individuo que lo va a realizar, por lo tanto se debe tener en cuenta si hay algún tripulante con alguna limitación.

4. Modelos de dietas especiales ofrecidas a la tripulación con problemas de salud o por exigencias religiosas y/o prácticas culturales. (Únicamente necesario en el caso de que figuren entre los miembros de la tripulación marinos con estas necesidades).

También se solicita que se muestren conforme están disponibles dietas especiales por si embarcará como tripulante una persona con problemas de salud por los que deba tener una alimentación específica al no poder tomar ciertos alimentos y por otro lado el caso de un tripulante con exigencias religiosas y culturales que le impidieran tomar algunos determinados alimentos.

En el primer caso, el médico suele dar el tipo de régimen y las comidas que debe de comer, la cual entrega el tripulante al jefe de cocina del buque quien se encarga acorde a sus necesidades de prepararle las comidas.

Y para el segundo caso de tripulación que por motivos religiosos o culturales no puede comer ciertos alimentos, como por ejemplo en nuestro caso, tripulantes islámicos hay desarrolladas unos menús especiales, de los cuales adjuntamos algunos como referencia.

En el ANEXO IV: DIETAS ESPECÍFICAS se muestran algunos ejemplos de dietas que deben estar a la disposición del inspector.

5. Para el personal de fonda: Acreditación de la formación adecuada en higiene personal, manipulación y almacenaje de alimentos.

El certificado de manipulador de alimentos es necesario a toda aquella persona que por su actividad laboral tiene contacto directo con alimentos en cualquiera de sus procesos (su preparación, fabricación, transformación, elaboración, envasado, almacenamiento, transporte, distribución, venta, suministro y servicio). Por lo que se deberá mostrar al inspector el certificado de todas las tripulantes que se encuentren realizando tareas con alimentos que bien puede ser el personal de cocina y los camareros que comprenden el departamento de fonda.

El Real Decreto 109/2010 es el que establece las normas relativas a los manipuladores de alimento. Este Real Decreto sustituye a un anterior y los cambios son relativos a materia sanitaria para poder adoptar el certificado a la Leyes 17/2009, Ley 25/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Un punto importante en el nuevo Real Decreto es que para garantizar la correcta práctica de higiene y que responda a las necesidades de cada empresa, establece mucha importancia a la formación que debe proporcionar cada empresa. Para ello se redactó el documento de orientación sobre formación de manipuladores de alimentos”.



La sustitución del Real Decreto no disminuye el control oficial en la manipulación de los alimentos, sino que lo armoniza con el resto de las actividades de control y le dota de mayor coherencia con la legislación comunitaria en vigor.

En este nuevo contexto, el marco legal que resulta en relación con los manipuladores de alimentos es el Reglamento 852/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 relativo a la higiene de los productos alimenticios de aplicación desde el año 2006. En el Capítulo XII del Anexo II de dicho Reglamento se hace referencia a la formación que deben recibir los trabajadores de las empresas alimentarias.

De este modo, los operadores de empresa alimentaria deberán garantizar:

- La supervisión y la instrucción o formación de los manipuladores de productos alimenticios en cuestiones de higiene alimentaria.
- El cumplimiento de todos los requisitos de la legislación nacional relativa a los programas de formación para los trabajadores de determinados sectores alimentarios.

DoceFormación
Formación para el empleo

CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN DE LA FORMACIÓN

1. Datos de la Responsable.

Virtudes Fernández Fernández, con D.N.I. nº 74613643-T, en calidad de Directora de Doce Formación, S.L., empresa autorizada para la formación de manipuladores de alimentos con número 024/And-L, por Resolución de fecha 10 de febrero de 2009.

2. Certificación, lugar, fecha y firma.

Certifica que:

Nombre y Apellidos	D.N.I.
SONIA GARCIA HERNANDEZ	34849169Y

El día 1 de febrero de 2012 ha recibido con aprovechamiento la formación correspondiente a:

> **MANIPULADORES DE ALIMENTOS DE MAYOR RIESGO DE HOSTELERÍA Y CATERING**

según el programa que figura en el respaldo de este certificado.

El presente certificado se emite para que conste y sirva de justificante a los efectos de acreditación de la formación y su aprovechamiento en los programas y actividades de formación de manipuladores de alimentos.

En Granada, a 1 de febrero de 2012

Fdo.: Virtudes Fernández Fernández
Directora

Código trazabilidad: PDR 030959

Puede verificar la autenticidad de este certificado en el registro del empleo: www.consumoempleo.es/verificar/fin

Doce Formación, S.L. - CIF: B-10227017 - Granadilla 100 - Avda. de la Constitución, 100 - 187 300 102
Código acreditación: 030959 - R034/And-L - www.consumoempleo.es/fin

6. Para buques que efectúan navegación internacional: Certificado valido de control de sanidad a bordo o el Certificado válido de su exención, en su caso expedido por la autoridad competente de los puertos autorizados al amparo del artículo 20 del Reglamento Sanitario Internacional 2005.

Con este documento se intenta constatar la finalidad y el alcance de este Reglamento que es prevenir la propagación internacional de enfermedades, proteger contra esa propagación, controlarla y darle una respuesta de salud pública proporcionada y restringida a los riesgos para la salud pública y evitando al mismo tiempo las interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales.

BOE Nº 40 VIERNES 15 FEBRERO 2013. MINISTERIO DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES E IGUALDAD.

7. Inspecciones documentadas por el Capitán o personal bajo sus órdenes.

Se deberá mostrar documentación sobre inspecciones realizadas por el Capitán o responsable designado ya sean de provisiones de víveres y agua potable, el plan de limpieza y mantenimiento de los locales de fonda, como son la cocina, los comedores y la gambuza y de equipos y utensilios utilizados para la preparación y manipulación de víveres.

El procedimiento busca asegurar la capacidad continuada de los servicios, su calidad y seguridad, para ello describe como deben realizarse las actividades de limpieza de las instalaciones de pasaje. También planifica y supervisa el mantenimiento, las revisiones y certificados de los equipos e instalaciones de los centro de tierra, talleres e instalaciones de puerto y en todas las zonas de los buques (zonas de acomodación, aseos, accesos y salas de ventanillas).

Documentación de referencia Norma UNE EN ISO 9001:2008, Norma UNE EN ISO 14001:2004, Norma OHSAS 18001:2007, Manual del Sistema Integrado de Gestión, Manual Técnico de Limpieza de buques y área de cocina, Contratos de Mantenimiento / Limpieza con Subcontratistas.

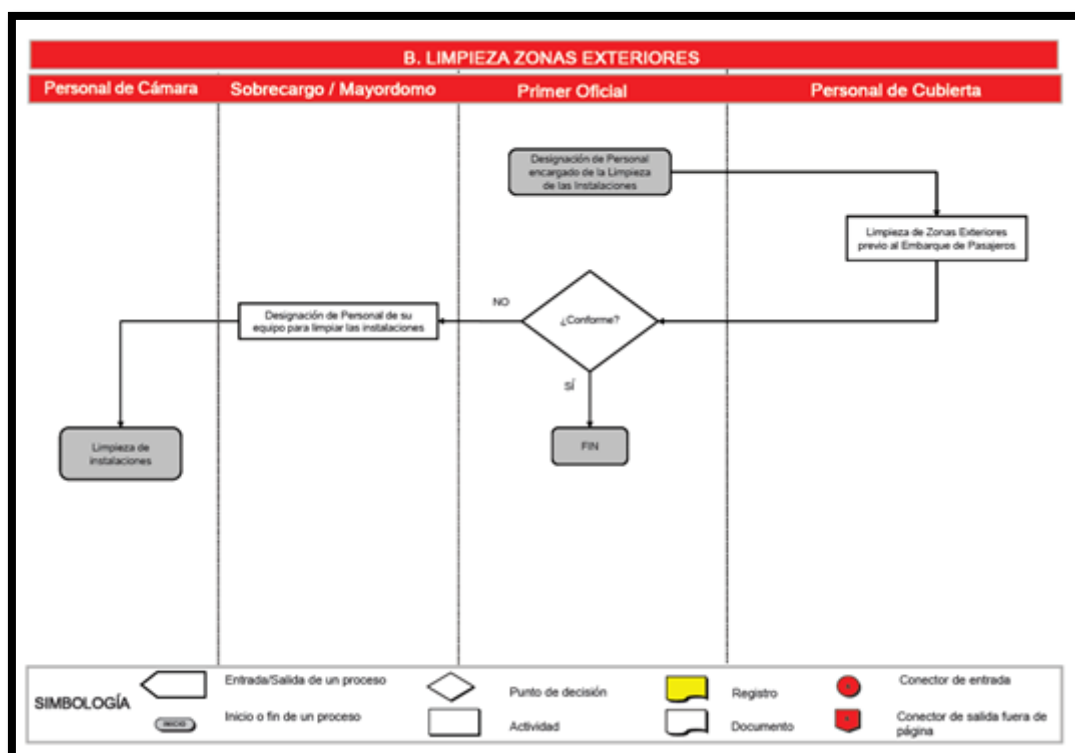
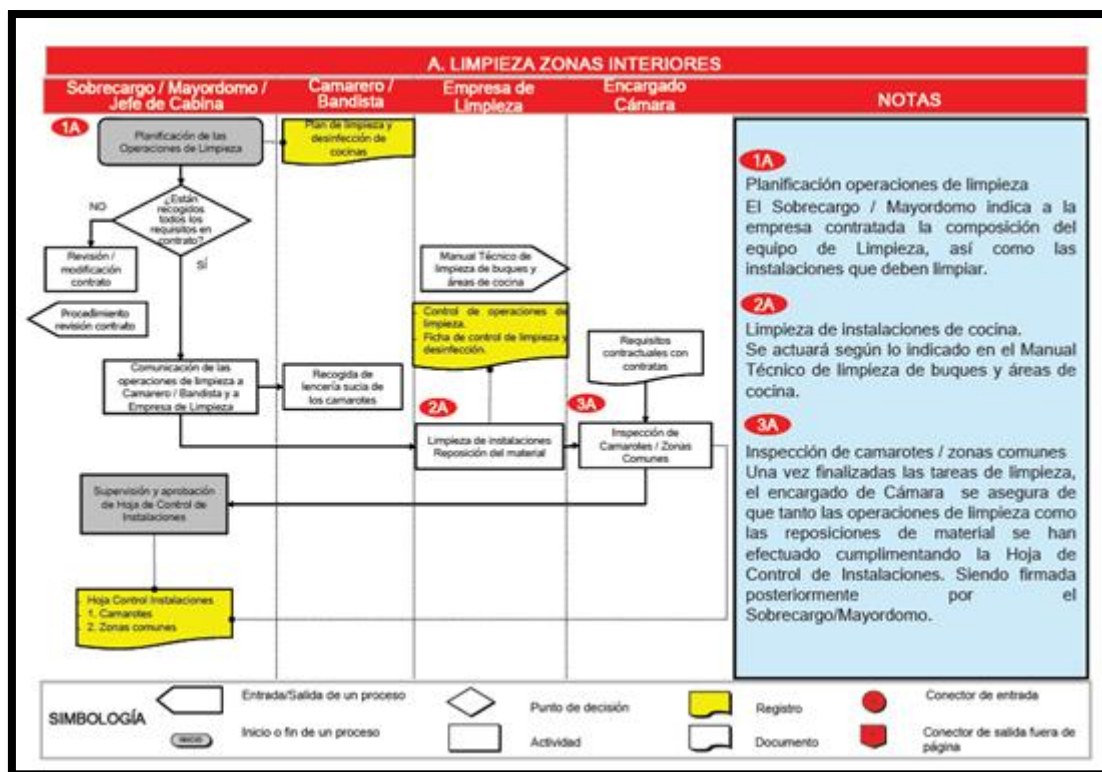
FUNCIONES:**Sobrecargo / Mayordomo / Jefe de Cabina:**

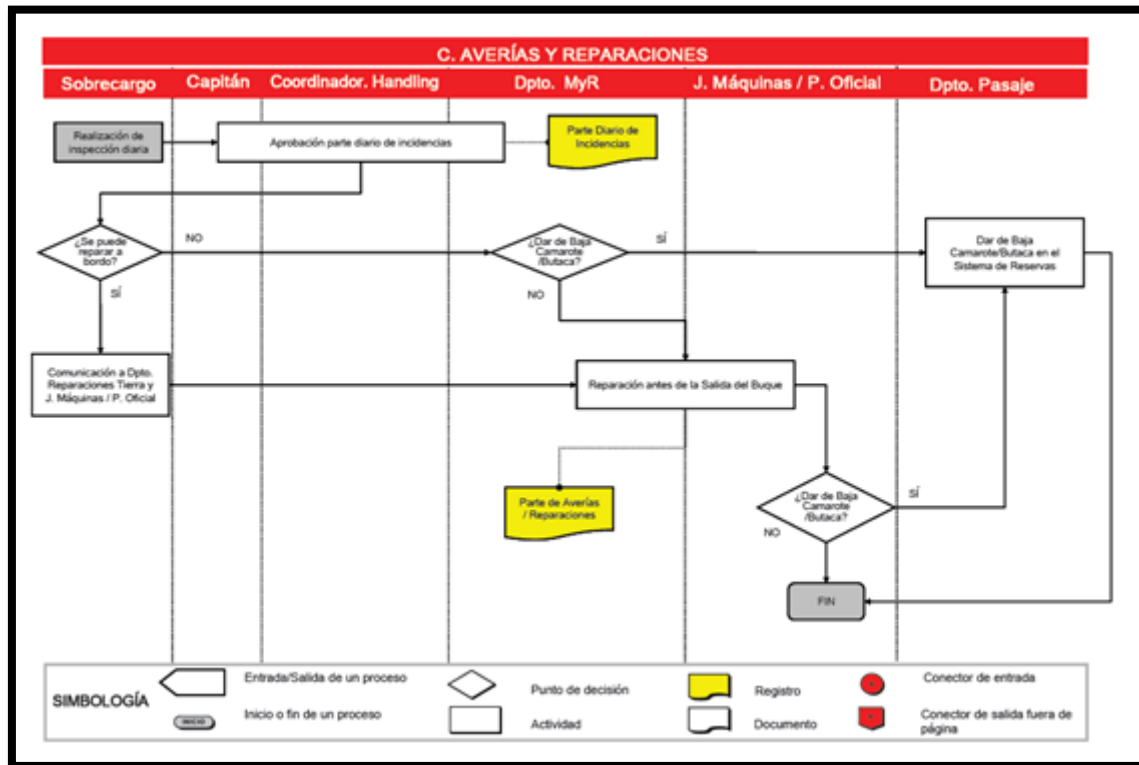
- Coordina y supervisa la limpieza de las instalaciones interiores de pasaje del buque y vela porque se realice su inspección.
- Notifica las averías y demás defectos identificados al departamento/unidad competente para que se proceda a su reparación. En el caso de zonas cuya supervisión corresponda al Primer Oficial, el Sobrecargo/Mayordomo gestiona la notificación de las reparaciones a efectuar a partir de las indicaciones del Primer Oficial.

Primer Oficial: coordina y supervisa la limpieza de las zonas de tránsito exteriores. Puede delegar en el Oficial de Guardia de Puente.

Jefe de Máquinas: controla junto con el Primer Oficial las operaciones de reparación a efectuar a bordo e indican qué camarotes/butacas deben darse de baja por el Responsable de Cámara por no poder repararse antes de la salida del buque.

Personal de Limpieza Subcontratado: lleva a cabo la limpieza de las instalaciones conforme a lo establecido en el Contrato de Limpieza.





ÁREA	ELEMENTO	FRECUENCIA	RESPONSAB.	PRODUCTOS	MÉTODOS
COCINAS	Superficies, mesas de trabajo, pías de lavado	Diaria	Todos los operarios de cocina	Agua, detergente, lejía alimentaria	Retirar los elementos/equipos y eliminar los restos Aplicar detergente / desinfectante Dejar actuar 5 minutos Aclarar con agua Dejar secar
	Suelos	Diaria	Personal de limpieza	Agua, detergente-desinfectante	Barrido general con escoba Limpieza con agua a presión
		Semanal	Personal de limpieza	Agua, detergente-desinfectante	Desenchufar la maquinaria Retirar todo el material de desecho empleando un cepillo y/o de manera manual Barrer en seco el suelo para recoger todos los residuos de producto y desperdicios que pudieran de otra forma ser arrastrados hasta los desagües Lavado con agua a presión, buscando las esquinas y recodos dentro de las estructuras de las líneas que puedan acumular residuos Los restos de suciedad que no se desprenden deben ser limpiados frotando a mano mediante el uso de cepillos Enjuagar con agua
	Paredes	Mensual (en campaña)	Personal de limpieza	Agua, detergente-desinfectante	Limpieza con agua a presión

ÁREA	ELEMENTO	FRECUENCIA	RESPONSAB.	PRODUCTOS	MÉTODOS
ZONAS ANEXAS					VER PLAN DE LIMPIEZA DEL BUQUE
MESAS RESTAURANTE					VER PLAN DE LIMPIEZA DEL BUQUE

- a. Registros de temperatura de almacenamiento de los alimentos, registros de refrigeración y lecturas de los termómetros.

FICHA DE CONTROL DE TEMPERATURAS DE CÁMARAS										
[Límites críticos: Carnes 0° a 7° C; Pescados 0° a 4° C; Lácteos 0° a 8° C Vegetales 0° a 8° C Congelación - 21° a -15° C]										
MES:										
AÑO:		2012								
DÍA	CÁMARA 1		CÁMARA 2		CÁMARA 3		CÁMARA 4		REALIZADO	OBSERVACIONES
	OK	N.C.	OK	N.C.	OK	N.C.	OK	N.C.	POR	
1										
2										

8. Certificado de desinsectación.

COMPROBACIÓN TERMÓMETROS DE CÁMARAS DE ALIMENTOS					
BUQUE:				MES:	
				AÑO: 2012	
Nº CÁMARA	DESCRIPCIÓN CÁMARA	TI INDICADA	TI REAL	¿CONFORME?	OBSERVACIONES

Tabla de comprobación de los termómetros de cámaras de alimentos

ÁREA	ELEMENTO	FRECUENCIA	RESPONSAB.	PRODUCTOS	MÉTODOS
CÁMARAS / ALMACENES	Suelos	Quincenal	Personal de limpieza	Agua, lejía alimentaria	Barrido general con escoba Limpieza con agua a presión
		Bimensual	Personal de limpieza	Agua, lejía alimentaria	Desenchufar la maquinaria Retirar todo el material de desecho empleando un cepillo y/o de manera manual Barrer en seco el suelo para recoger todos los residuos de producto y desperdicios que pudieran de otra forma ser arrastrados hasta los desagües Lavado con agua a presión, buscando las esquinas y recodos dentro de las estructuras de las líneas que puedan acumular residuos Los restos de suciedad que no se desprenden deben ser limpiados frotando a mano mediante el uso de cepillos Enjuagar con agua
	Paredes	Bimensual	Personal de limpieza	Agua, lejía alimentaria	Limpieza con agua a presión
VAJILLA	Suelos	A principio de campaña	Personal de limpieza	Agua, lejía alimentaria	Desenchufar la maquinaria Retirar todo el material de desecho empleando un cepillo y/o de manera manual Barrer en seco el suelo para recoger todos los residuos de producto y desperdicios que pudieran de otra forma ser arrastrados hasta los desagües Lavado con agua a presión, buscando las esquinas y recodos dentro de las estructuras de las líneas que puedan acumular residuos Los restos de suciedad que no se desprenden deben ser limpiados frotando a mano mediante el uso de cepillos Enjuagar con agua
	Paredes	A principio de campaña	Personal de limpieza	Agua, lejía alimentaria	Limpieza con agua a presión

Tabla de limpieza y desinfección



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
 Núm. 40 Viernes 15 de febrero de 2013 Sec. I. Pág. 13028




 GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

MINISTERIO DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES E IGUALDAD

ANEXO II - SOLICITUD DE CERTIFICADO DE DESINFECCIÓN / DESINSECTACIÓN

D/Dña _____

con DNI / N° pasaporte: _____

domicilio a efecto de notificaciones en: _____

Correo electrónico: _____ Teléfono: _____

SOLICITA
(Marque lo que proceda)

☐ CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN
☐ CERTIFICADO DE DESINFECCIÓN

DOCUMENTACIÓN QUE SE ACOMPAÑA A ESTA SOLICITUD
(Original o fotocopia compulsada)

☐ Certificado de desinsectación emitido por empresa autorizada
☐ Certificado de desinfección emitido por empresa autorizada

En _____ a _____ de _____ 20__

Firmado: _____

AUTORIDAD SANITARIA DE _____

De conformidad con el Artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, le informamos que los datos personales recogidos en este formulario serán objeto de tratamiento e incorporados al Sistema Automatizado de Vigilancia Sanitaria de la Subdirección General de Sanidad Exterior, creado mediante la Orden S30745/2012, cuyo fin último es la recogida de información de las actuaciones sanitarias de los Ámbitos y Dependientes de Sanidad. Se han adoptado las medidas técnicas y organizativas necesarias para garantizar la seguridad de los datos y evitar su alteración, pérdida, tratamiento o acceso no autorizado. El interesado podrá ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición frente a la Subdirección General de Sanidad Exterior mediante escrito dirigido a sanext@msc.es.

cve: BOE-A-2013-1592

9. Si el suministro de agua potable a bordo procede de la toma de puerto o existe tratamiento de agua potable a bordo: Certificado de calidad de agua de toma del puerto e Inspecciones documentadas por el Capitán o personal bajo sus órdenes, que incluyan todos los procedimientos que influyen en la calidad del agua potable, tales como aprovisionamiento, producción del agua, tratamiento y desinfección del agua, limpieza e inspección de todo el sistema del agua (tanque , bombas de agua, sistema de distribución, grifos, llaves, etc.)

FECHA	
IDENTIFICACIÓN PUNTOS MEDICIÓN (1)	
NIVEL DE CLORO (ppm)	
NIVEL DE pH	
RESPONSABLE	

(1) : Cocina, Gambuza, Bar, Oficina, Nº de Camarote, etc.

REVISIÓN SEMANAL DE NIVELES DE CLORO Y pH EN PUNTOS DISTALES

FECHA	IDENTIFICACIÓN PUNTOS DE MEDICIÓN (1)	NIVEL DE CLORO (ppm)	NIVEL DE pH	RESPONSABLE

(1): Cocina, Gambuza, Bar, Oficina, Nº de Camarote, etc.

10. Certificado de revisión de los Botiquines reglamentarios (General, Botes Salvavidas y Antídotos.)

Los tres certificados de revisión que hay son:

- El general que puede dependen del tipo de navegación del buque:
 - Botiquín A.
 - Botiquín B.
 - Botiquín C.

En el anexo V se encuentra el ejemplo del contenido del botiquín A, que es el que más material lleva.

- Los certificados de los Botiquines C de los botes que tenga el buque.
- Y el certificado de Antídotos al transportar mercancías peligrosas.

11. Documento de control (RD 568/2011, 20 abril) del contenido del botiquín/es, de la última revisión efectuada.

Buques de categoría A

CONTROL DEL CONTENIDO DEL BOTIQUÍN TIPO A

NOMBRE DEL BUQUE:

MATRÍCULA:

NOMBRE DEL PROPIETARIO O EMPRESA ARMADORA:

PUERTO-BASE:

NOMBRE Y APELLIDOS DEL RESPONSABLE SANITARIO A BORDO (RSB):

DNI/PASAPORTE DEL RSB:

Cajón 1: Aparato Cardiovascular y antihemorrágicos									
CÓDIGO ATC	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	CANTIDAD EXIGIDA			CANTIDAD A BORDO			CADUCIDAD
			< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes	< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes	
C01CA24	EPINEFRINA	1 mg vial 1 ml (jer. prec.)	2 viales	3 viales	4 viales				
C01DA	NITROGLICERINA	30 comp. de 0,8 mg	1 caja	1 caja	1 caja				
C03CA01	FUROSEMIDA	20 mg 5 ampollas 2 ml	1 caja	1 caja	1 caja				
C03AA03	HIDROCLOROTIAZIDA	20 comp. 50 mg	1 caja	2 cajas	2 cajas				
G02AB01	METILERGOMETRINA *	0,25 mg/ml gotas 10 ml	1 envase	1 envase	1 envase				
		0,2 mg 3 ampollas 1 ml	1 caja	1 caja	1 caja				
B05AA	GELATINA HEMOSTÁTICA	10 esponjas 200 x 70 x 0,5 mm	1 caja	2 cajas	2 cajas				

C08CA01	AMLODIPINO	30 comp. de 5 mg	1 caja	1 caja	1 caja				
C09AA01	CAPTOPRIL	60 comp. de 25 mg	1 caja	1 caja	1 caja				

(*) Sólo obligatorio sin van mujeres a bordo.

Firma del responsable sanitario a bordo

Firma y sello del responsable de la revisión

Cajón 2: Aparato Digestivo									
CÓDIGO ATC	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	CANTIDAD EXIGIDA			CANTIDAD A BORDO			CADUCIDAD
			< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes	< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes	
A02AD	ALGEDRATO + HIDRÓXIDO DE MAGNESIO	Suspensión 240 ml con 600/300 respectivam. por 5 ml	2 envases	3 envases	4 envases				
		40 comp. 600/300 mg	3 cajas	4 cajas	4 cajas				
A02BC01	OMEPRAZOL	28 cáps. 20 mg	2 cajas	3 cajas	3 cajas				
A02BA02	RANITIDINA	50 mg 5 ampollas de 5 ml	1 caja	1 caja	1 caja				
A03FA01	METOCLOPRA-MIDA	30 comp. 10 mg	1 caja	1 caja	2 cajas				
		10 mg 12 ampollas 2 ml	1 caja	1 caja	1 caja				
A06AD11	LACTULOSA	3,33 gr / 5ml soluc. 200 ml	1 envase	1 envase	2 envases				
A06AG	LAURILSULFATO SÓDICO, ACETATO + SODIO, CITRATO, DIHIDRATO	4 canuletas rectales 5 ml	1 caja	1 caja	2 cajas				
A07DA03	LOPERAMIDA	20 cápsulas 2 mg	1 caja	1 caja	2 cajas				
A03AX13	DIMETICONA	20 grageas 80 mg	1 caja	1 caja	2 cajas				
C05AX	RUSCOGENINA + TRIMEBUTINA	Pomada rectal 30 gr	2 tubos	2 tubos	3 tubos				
A07BA01	CARBÓN ACTIVADO	Granulado 25 gr	3 envases	4 envases	5 envases				

Firma y sello del responsable de la revisión

Hasta un total de 15 cajones ordenados y otros cajones con material complementario para curas....que no desarrollaremos en este trabajo para no extender mas el listado de medicamentos y materiales de cura que deben disponer para su inspección y certificación estos Botiquines.

B) CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO C DE BOTE SALVAVIDAS
(Anverso)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO C DE BOTE SALVAVIDAS
(Certificate of inspection for first aid kit type C of lifeboat)

El botiquín del buque.....matricula..... ha sido
revisado en la localidad de el día de
habiendo sido declarado (1).....(The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected in (place) on
(date) and is declared to have (1).... the inspection).

Esta revisión se ha efectuado con la presencia del responsable sanitario a bordo del buque
D.....(This inspection was made in the presence of the person responsible for health
care on board the vessel, (name))

La vigencia de esta revisión caduca el día de de
(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión.
(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma y puesto a bordo del responsable sanitario del buque
(Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel,)

(1)Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO (Indicate PASSED or FAILED).
(2) Indíquese SI, NO (Indicate HOLDS or DOES NOT HOLD).

12. Certificados de revisión de la Balsas de Salvamento.

Los certificados de revisión de Balsas de Salvamento se encuentran incluidos en la verificación de botiquines.

13. Certificados de Formación Sanitaria Específica, inicial o Avanzada según corresponda, del responsable sanitario a bordo.

En todo buque mercante debe haber uno o varios responsables de la asistencia médica, para ello deberán tener su correspondiente Certificado de Formación Sanitaria Específica, Inicial o Avanzada. Dependiendo del buque podrá ser un enfermero (buques de carga) o un médico (buques de pasaje). En barcos que no haya enfermero o médico, el encargado de la atención sanitaria y todas sus variantes (vigilar del cumplimientos de normas, control del botiquín...) podrá ser el capitán, patrón u oficiales de abordaje. Todo alumno que vaya en el barco debe disponer del Certificado de Formación Sanitaria Específica Avanzada.

5.1.3. Documentación que solicita el Inspección de Trabajo Seguridad Social

1. **Declaración de Conformidad Laboral Marítima, (Parte II).**
2. **Copia de la lista de tripulantes.**

Esta lista será la misma que se le da a los otros dos organismos y con las mismas especificaciones que anteriormente se indico en el apartado de la documentación que se entrega a los Inspectores de Capitanía Marítima.

3. **En el caso de que hay trabajadores menores de 18 años: puesto de trabajo y funciones que realiza a bordo del buque.**

En nuestro caso no se nos da el caso de que existan menores de edad trabajando.

Salvo que algún alumno en prácticas de alguna escuela de formación profesional náutica pesquera se encuentre realizando sus prácticas en nuestros buques.

Estos desarrollaran las funciones que se encuentras recogidas en el SGS y en el cuadro orgánico del buque para los casos de emergencia.

4. **En caso de utilización de una Agencia de Embarque. Copia del Contrato establecido con la misma.**
5. **Si la Agencia de Embarque está radicada en un país que haya ratificado el MLC 2006, copia de la documentación o procedimientos que prueben que esta agencia opera de conformidad con un sistema normalizado de licencias o fortificación.**
6. **Si la Agencia de Embarque está radicada en un país que no haya ratificado el MLC 2006, copia de la documentación o procedimientos que prueben que se trató de verificar, en la medida de lo posible, que la Agencia de Embarque cumple con las exigencias del Convenio.**
7. **Copia de los Contratos de Trabajo (acuerdos de empleo) de todos los trabajadores incluidos en la Lista de Tripulantes. Estos acuerdos de empleo deben contener los datos establecidos en la Norma A2.1 del MLC 2006.**

Se ha dado la situación de que aunque los tipos de contratos que se realizan en los barcos para los trabajadores que embarcan cumplían con la normativa legal y eran aceptados hasta el momento, estos ahora mismo no cumplen con todos los requisitos que exige el MLC 2006, por

lo que para que puntualicen todos los datos que se piden, y para que estos puedan ser aceptados por esta normativa, se les ha modificado al respecto siguiendo las indicaciones legales de los inspectores de trabajo.

8. Copia del Convenio Colectivo que, en su caso, fuese de aplicación al buque.

Contrato colectivo de trabajo, también llamado convenio colectivo de trabajo (CCT) o convención colectiva de trabajo, es un tipo de contrato celebrado entre un sindicato y uno o varios empleadores, o un sindicato o grupo de sindicatos y una organización representativa de empleadores (comités de empresa). También, en caso de que no exista un sindicato, puede ser celebrado por representantes de los trabajadores interesados, debidamente elegidos y autorizados por estos últimos, de acuerdo con la legislación nacional.

Hay varias tesis sobre su naturaleza. Puede ser contractual (los que consideran al convenio como un contrato), puede ser normativa (consideran al convenio como una norma), o puede ser ecléctica (tener rasgos de contrato y de norma).

El contrato colectivo de trabajo puede regular todos los aspectos de la relación laboral (salarios, jornada, descansos, vacaciones, licencias, condiciones de trabajo, capacitación profesional, régimen de despidos, definición de las categorías profesionales), así como determinar reglas para la relación entre los sindicatos y los empleadores (representantes en los lugares de trabajo, información y consulta, cartelera sindical, licencias y permisos para los dirigentes sindicales, etc.).

Este tipo de contrato de trabajo se aplica a todos los trabajadores del ámbito (empresa o actividad) alcanzado, aunque no estén afiliados al sindicato firmante. También, aunque depende de la legislación de cada país, en los casos de CCT que abarcan un oficio o una actividad, suele aplicarse a todas las empresas del ámbito que alcanza el contrato, aun aquellas que no se encuentran afiliadas a las organizaciones de empleadores firmantes del CCT.

Las condiciones del convenio suelen considerarse como un mínimo. El contrato individual que firme cada trabajador puede mejorarlas (más sueldo, más descansos, etc.), pero no puede establecer condiciones más desfavorables para el trabajador, licencias, condiciones de trabajo, capacitación profesional, régimen de despidos, definición de las categorías profesionales, así como determinar reglas para la relación entre los sindicatos y los empleadores (representantes en los lugares de trabajo, información y consulta, cartelera sindical, licencias y permisos para los dirigentes sindicales, etc.).

Por ello, en algunos ordenamientos los convenios colectivos se asemejan en su tratamiento a normas jurídicas de aplicación general (leyes o reglamentos).

El contrato colectivo de trabajo está precedido y es resultado de una actividad de negociación colectiva entre las partes.

Como fuente del Derecho el Convenio es inferior a la ley, ya que los Convenios no pueden ser contrarios a normas imperativas establecidas por la ley.

Comienzo del convenio colectivo:

Artículo 1. Ámbito personal y temporal

El presente Convenio regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo entre la una empresa y los tripulantes de los buques de su flota mercante.

El presente Convenio será de aplicación desde el 1 de Enero de 2010, y su vigencia se extenderá hasta el 31 de Diciembre de 2013.

El presente Convenio se entenderá tácitamente prorrogado de año en año, en tanto no sea formalmente denunciado por alguna de las partes firmantes.

La denuncia de las cláusulas pactadas deberá ejercitarse con una antelación no inferior a un mes respecto de la fecha de vencimiento señalada anteriormente o respecto a la de cualquiera de sus prórrogas.



9. Libretas de Inscripción Marítima de todos los trabajadores incluidos en la Lista de Tripulantes.

La libreta marítima es un documento expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, directamente o a través de sus servicios periféricos.

En cumplimiento del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo, sobre documentos de identidad de la gente de mar, adoptado en Ginebra el 13 de mayo de 1958, la libreta marítima se expedirá a los ciudadanos españoles poseedores de títulos profesionales de marina mercante o de pesca, así como del certificado de formación básica, que lo soliciten.

El modelo y contenido de la libreta marítima se determinará por el Ministerio de Fomento el cual ha ido cambiando a lo largo del tiempo hasta llegar a la actual libreta que desde hace un año se está implantando.



10. Copia de la Nóminas de los trabajadores incluidos en la Lista de Tripulantes relativas a los últimos 3 meses precedentes a fecha de la inspección o del periodo de embarque en dicho buque.

En estos casos y aprovechando las tecnologías actuales, algunas empresas tienen en su red, esos documentos para poder ser entregados a los inspectores en el momento de su solicitud.

11. Medidas adoptadas por el Armador para proporcionar a la gente del mar medios para transferir la totalidad o parte de sus ingresos a sus familiares.

Todos los tripulantes pueden solicitar de diversas formas, como por ejemplo, por escrito o mediante correo electrónico que el armador transfiera todo o parte de los ingresos a la cuenta bancaria indicada.

12. Cuadro de Organización del trabajo a bordo.

En este cuadro se ve puede observar la distribución semanal del trabajo de la tripulación de cubierta durante la semana. Esta distribución debe cumplir con la normativa legal vigente en cuanto a número de horas, distribución de jornada, periodos de descanso etc. Además tiene que estar firmado y colocado en un lugar visible para los tripulantes.

LUNES	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1° OFICIAL																								
2° OFICIAL																								
3° OFICIAL																								
CONTRAMAESTRE																								
MARINERO 1																								
MARINERO 2																								
MARINERO 3																								
MOZO 1																								
MOZO 1																								
MOZO 1																								
GUARDIAN																								
								E	G	G	S					E	G	S						E

MARTES	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1° OFICIAL																								
2° OFICIAL																								
3° OFICIAL																								
CONTRAMAESTRE																								
MARINERO 1																								
MARINERO 2																								
MARINERO 3																								
MOZO 1																								
MOZO 1																								
MOZO 1																								
GUARDIAN																								
	G	G	S						E	G			G	G	S							E	G	G

MIÉRCOLES - SABADO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1° OFICIAL																								
2° OFICIAL																								
3° OFICIAL																								
CONTRAMAESTRE																								
MARINERO 1																								
MARINERO 2																								
MARINERO 3																								
MOZO 1																								
MOZO 1																								
MOZO 1																								
GUARDIAN																								
	S								E	G			G	G	S							E	G	G

DOMINGO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1º OFICIAL																								
2º OFICIAL																								
3º OFICIAL																								
CONTRAMAESTRE																								
MARINERO 1																								
MARINERO 2																								
MARINERO 3																								
MOZO 1																								
MOZO 1																								
MOZO 1																								
GUARDIAN																								
	S							E	G													G	S	

13. Registros individuales de las horas diarias de trabajo y descanso firmados por el Capitán o la persona designada por éste y por los tripulantes (Correspondientes al embarque en el buque actual).

Estos registros son individuales y los deben firmar tanto el tripulante que anota sus horas en dicho registro como el responsable de su control, que acostumbra a ser el Capitán o Primer Oficial de Puente.

Nombre del buque / Name of ship		Marino (Nombre y Apellido) / Seafarer (Full name)	
Pabellón / Flag of ship		Cargo / Rank	
Número OMI / IMO number		Mes y Año / Month and Year	
¿Personal de Guardia? / Watchkeeper? <input checked="" type="checkbox"/> SI (Yes) <input type="checkbox"/> NO (No) (Marques "X" en la casilla correspondiente / Tick as appropriate)			
REGISTRO DE HORAS DE TRABAJO / RECORD OF HOURS OF WORK RELLENAR EL CUADRO QUE FIGURA AL DORSO, INDICANDO LOS PERIODOS DE TRABAJO MEDIANTE UNA LINEA O FLECHA CONTINUA. (COMPLETE THE TABLE IN THE REVERSE SIDE, MARKING PERIODS OF WORK USING A CONTINUOUS LINE OR ARROW.)			
(Este buque está sujeto a las siguientes Leyes, Reglamentaciones y Convenios Colectivos Nacionales, relativos a los límites de las horas de trabajo.) (The following National Regulations and Collective Agreements concerning limitations of working hours are applied to this ship: REAL DECRETO 1561/1995 - REAL DECRETO 2851/2006)			
CONVENIO COLECTIVO DE TRASMEDITERRANEA			
Certifico que el presente documento, registra de forma fidedigna las Horas de Trabajo del interesado. I agree that this record is an accurate reflection of the hours of work of the concerned seafarer.			
Nombre y Apellidos del Capitán o persona autorizada Name of Master or authorized person to sign this record			
ESTE REGISTRO SE FIRMARÁ SEMANALMENTE / THIS RECORD WILL BE SIGNED WEEKLY			
SEMANA / WEEK De / From		FIRMA DEL CAPITAN O PERSONA AUTORIZADA SIGNATURE OF MASTER OR AUTHORIZED PERSON	
A / To		FIRMA DEL MARINO SIGNATURE OF SEAFARER	
01/01/2011	02/01/2011		
03/01/2011	09/01/2011		
10/01/2011	16/01/2011		
17/01/2011	23/01/2011		
24/01/2011	30/01/2011		
31/01/2011			

(El Marino recibirá MENSUALMENTE una copia del presente Registro.) / A copy of this Record is to be given to the seafarer monthly.
 Las horas reflejadas en este documento no significan horas devengadas. Las horas devengadas por cada tripulante resultan de la aplicación del Art. 9º del Convenio Colectivo Pista 2006-2008.
 El presente documento estará sujeto a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden en España a la Inspección de trabajo y Seguridad Social respecto a los buques españoles y a la Administración marítima española respecto a los buques extranjeros. / In Spain this form is subject to examination and endorsement under procedures established by the Spanish Labour and Social Security Inspectorate with regard to the Spanish ships and by the Spanish Maritime Administration with regard to the foreign ships.

Ejemplo de Registro de las horas de trabajo de los trabajadores a bordo

En esta parte del documento, se debe de poner:

Nombre del buque, pabellón, número OMI.

Nombre del tripulante, cargo en el buque y mes y año del registro.

Se señalará si es personal que realice guardias de mar, ya que este personal tiene unas características propias en cuanto a las horas de trabajo y de descanso y forma de repartición.

Se indica el real decreto de la normativa como al real decreto en el que aparezca el convenio colectivo al cual pertenece.

Posteriormente se distribuye en un cuadro las fechas por semanas donde firmaran el tripulante y el Capitán o persona autorizada.

En la segunda cara del documento se registraran por días las horas de jornada y las posibles horas extras que se realicen por necesidad operativa del buque, poniéndose al lado el computo total de horas de trabajo y de descanso diarias en un lado, y en otro el computo de la suma de las horas que durante el periodo de una semana se realizan.

14. Justificantes/registros de las inspecciones realizadas por el Capitán o por un Representante de éste a las zonas de habilitación.

Se encontrará disponible a bordo un documento o registro de la fecha de la inspección, nombre de la persona que realiza la inspección y su firma, zona inspeccionada, estado de dicha zona y otras observaciones.

15. Manual del Código de Gestión de la Seguridad (IGS). (S.G.S.)

- *Documento de cumplimiento*

Se expedirá un documento de cumplimiento a cada compañía que cumpla las prescripciones del Código IGS. Se conservará a bordo una copia de dicho documento.

SOLAS 1974, regla IX/4; Código IGS, párrafo 13

- *Certificado de gestión de la seguridad*

La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un Certificado de gestión de la seguridad. Antes de expedir dicho certificado, la Administración o la organización reconocida por ella verificará que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

SOLAS 1974

(Enmiendas de 2002) regla IX/4; Código IGS, párrafo 13

Certificado de gestión de la seguridad

Como se especifica en el capítulo IX del Convenio SOLAS 1974 se debe aplicar el Código internacional de la gestión (IGS) a todos los buques de pasaje, independientemente de su fecha de construcción, desde el 1 de julio de 1998. Se le expedirá un documento demostrativo a cada compañía que cumpla las prescripciones del Código internacional de gestión de la seguridad.

Este documento será expedido por la Administración, por una organización de la Administración o, a la petición de la Administración, por otro Gobierno Contratante.

La Administración o las organizaciones reconocidas por ella expedirán al buque un certificado llamado Certificado de gestión de la seguridad. Antes de expedir dicho certificado tendrán que verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.

Implantación

La compañía deberá elaborar, aplicar y mantener un sistema de gestión de la seguridad (SGS) que incluya las siguientes prescripciones de orden funcional:

1. Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente.
2. Instrucciones i procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación internacional y del Estado de abanderamiento.
3. Niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de abordó y en el seno de ambos colectivos.
4. Procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del Código.
5. Procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia.
6. Procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD*(Sello oficial) (Estado)*

Certificado N°

Expedido en virtud de las disposiciones del
 CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
 DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR 1974,
 enmendado

Con la autoridad conferida por el Gobierno _____

(nombre del Estado)

por _____

(persona u organización autorizada)

Nombre del buque:.....

Número o letras distintivos:.....

Puerto de matrícula:.....

Tipo de buque:.....

Arqueo bruto:.....

Número IMO:.....

Nombre y dirección de la compañía:.....

.....

SE CERTIFICA que se ha efectuado una auditoría del sistema de gestión de la seguridad del buque y que éste cumple las prescripciones del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), después de haberse verificado que el Documento de cumplimiento de la compañía es aplicable a este tipo de buque.

El presente Certificado de gestión de la seguridad es válido hasta....., a reserva de la oportuna verificación periódica y de que el Documento de cumplimiento siga siendo válido.

Expedido en

(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición.....

*(Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el
 certificado)*

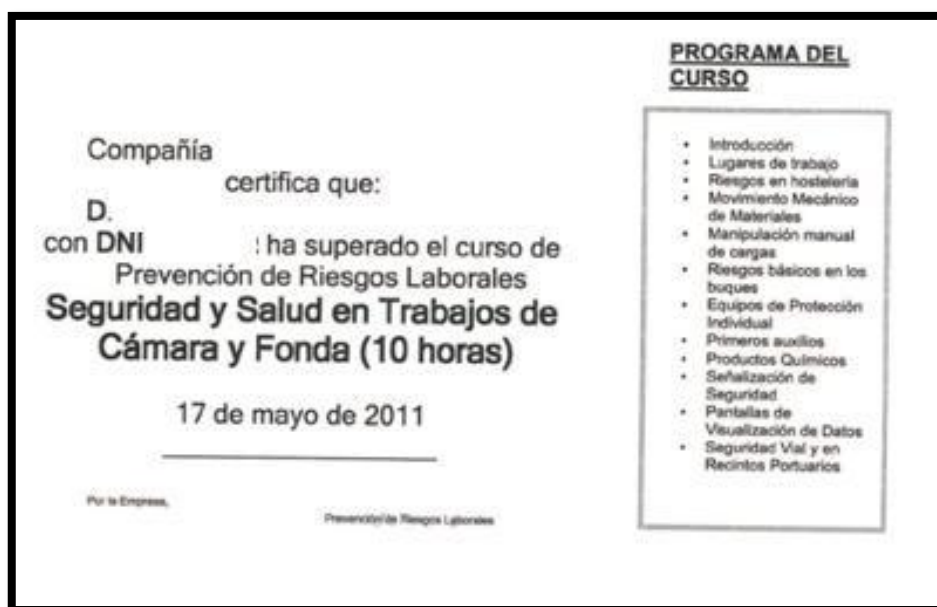
(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

El “código internacional para la Gestión de la seguridad operacional del buque y de la prevención de la contaminación” IGS, también conocido por sus siglas inglesas ISM ha sido desarrollado por la OMI y aprobado por su 18 Asamblea. Ha sido utilizado como fuente para desarrollar los manuales del Sistema de Gestión de la Seguridad por cada una de las compañías navieras.

17. Justificantes de formación e instrucción a trabajadores en materia protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes (Norma A4.3, letra a)

A todos los tripulantes embarcados se les dio antes de la entrada en vigor de esta norma un curso específico para ello y a los de nuevo embarque se les exige una formación previa de seguridad y salud de puesto para poder embarcar.

No obstante dependiendo del tipo de contratación que se realice, la empresa asume la formación previa al embarque de los tripulantes, como puede ser el caso de la contratación por ETT.



Diploma Curso de Seguridad y Salud en Trabajos de Cámara y Fonda



Curso Básico en Prevención de Riesgos Laborables

18. Actas de los Comités de Seguridad y Salud.

El Comité de Seguridad y Salud es en cada buque, el Comité paritario formado por los Delegados de Prevención y uno o varios Representantes de la Empresa.

La implantación de este procedimiento es responsabilidad del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales en todo su ámbito de aplicación. A su vez, el Capitán es responsable de la implantación de este procedimiento en el buque a su mando. Los delegados son responsables de asistir a las reuniones de las mismas y de manifestar en ellas las informaciones de que dispongan respecto de las materias a tratar.

El cumplimiento de este procedimiento no exime a ninguna de las personas o cargos en los relacionados de cumplir estrictamente con sus obligaciones según las leyes, reglamentos, normas y códigos aplicables, nacionales e internacionales.

Este procedimiento empieza periódicamente, en cualquiera de los días de la segunda semana de cada uno de los trimestres naturales.

Se reúne el Comité de Seguridad y salud, convocado por el Capitán, para tratar:

- Puesta e practica y evaluación de los planes y programas de prevención de Riesgos Laborales en el buque.
- Promover iniciativas para una efectiva prevención de los Riesgos Laborales a bordo.

Finalizada la reunión, el secretario levanta el “Acta de Seguridad y Salud”, cumplimentando un formato como el que se presenta en el Anexo de este procedimiento.

Los Jefes de Flota de Zona una vez recibida el Acta efectuaran los comentarios que estimen oportunos respecto a los temas tratados e iniciativas propuestas por el comité.

El Servicio de Prevención en Madrid, efectuará el seguimiento general de las matrerias cubiertas por el Acta de Seguridad y Salud.

Este documento se emite por cuádruplicado, en la segunda quincena del último mes de cada trimestre

FORMATO PARA LA EMISIÓN DEL ACTA DE SEGURIDAD Y SALUD			
BUQUE:	PERIODO:	PERSONA:	FECHA:
TEMAS TRATADOS, OBSERVACIONES Y COMENTARIOS DE LOS ASISTENTES			
INICIATIVAS PROPUESTAS POR EL COMITÉ			
ASISTENTES	NOMBRE	FIRMA	

follows:

1. Sus quejas relativas al cumplimiento de las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 se deberán remitir, en primer lugar, a su jefe de servicio o a su oficial superior / In the first instance, complaints should be addressed to the head of your department or to the superior officer.
2. El marino denunciante no será hostigado / The complainant seafarer shall not be victimized.
3. El jefe de servicio o el oficial superior tratará de resolver el asunto / The head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter.
4. Si el jefe de servicio o el oficial superior no pueden resolver la queja a su satisfacción, usted podrá remitirla al capitán / If the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to your complete satisfaction, you shall refer it to the master.
5. Si usted presenta la queja al Capitán, éste deberá tratarla personalmente, pudiendo solicitar la asistencia de la persona designada por el armador para tramitar las reclamaciones / If the complainant seafarer refers the complaint to the master, the master shall handle the complaint personally and may seek the assistance of the person designated by the shipowner to handle complaints. El capitán intentará resolver la queja a bordo / the master will try to solve the complaint on board.
6. Tendrá usted derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo del buque de que se trate / You should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned.
7. Las quejas y decisiones que se adopten al respecto serán registradas y se le proporcionará una copia / All complaints and the decisions on them shall be recorded and you will receive a copy.
8. Si una queja no puede resolverse a bordo, usted mismo o, a petición suya, el capitán, la podrá si lo desea remitirla a tierra al armador, quien se pondrá en contacto con usted o la persona designada como su representante, para resolver el asunto / If a complaint cannot be resolved on board you, or the captain at your request should refer the matter ashore to the shipowner, in consultation with you or person appointed as your representative.

9. En todos los casos, usted tendrá derecho a presentar una queja directamente al capitán y al armador, así como a las Capitanías Marítimas de la bandera del buque y autoridades competentes de su país de residencia / In all cases you shall have a right to file the complaints directly with the master and the shipowner and the Harbour Master's Offices of the flag State or to your local competent authorities.

5.2. Entrevistas

Una vez conocido los requisitos que establece el Convenio y la documentación que va a solicitar cada inspector, el siguiente paso a proceder es intentar hablar con personas pertenecientes a diferentes organismos influenciados por el Convenio en su día a día laboral y poder así, analizar a nivel real cuales son las repercusiones.

Para realizar las entrevistas se ha intentando localizar a varias personas del mismo cargo para asegurar poder hablar con al menos una de cada grupo.

Un primer grupo importante a entrevistar, son un representante de cada uno de los organismos encargados de realizar las inspecciones:

- Inspector de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM)
- Inspector de Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS)
- Inspector del Instituto Social de la Marina (ISM)

Y un segundo grupo formado por capitanes o gente de mar que hayan presenciado los cambios que se han tenido que hacer a bordo y a nivel de funcionamiento en los buques, además de participar en las inspecciones, está comprendido por:

- Capitán efectivo de un buque de la Marina Mercante por haber presenciado las inspecciones de su buque para obtener el certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral.
- Técnico Auditor del departamento de calidad, Medio ambiente y Prevención de Riesgos Laborales por formar parte de uno de los departamentos responsables de la documentación exigida por los inspectores.

Las preguntas

La metodología a emplear ha sido ponerse en contacto con las personas nombradas en los anteriores párrafos ya fuese a través de correo electrónico o en persona. Exponiéndoles lo siguiente:

Soy Núria Rodríguez Peiró, estoy realizando el Trabajo Final de Carrera de Ingeniería Técnica Naval que trata del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, analizando los cambios que van a hacer falta para que los barcos obtengan los certificados que avalan el cumplimiento de dicho convenio. Por favor, para ayudarme a dar una visión más

amplia de lo que ha supuesto el convenio, contésteme a estas preguntas con la mayor extensión que pueda.

Muchas gracias,

Nombre:

Cargo o puesto de trabajo que desempeña:

1. *¿En que afecta el convenio a su área de trabajo?*
2. *¿Cómo se empezó a tratar el tema del convenio, en sus inicios? ¿Cómo se decidió la forma en la que se iba a proceder?*
3. *¿El convenio ha olvidado, según su opinión, algún tema importante a regular?*
4. *¿Cómo se han planteado las inspecciones?*
5. *¿Esfuerzo y repercusiones que ha requerido para prepararse para dirigir dichas inspecciones?*
6. *¿Han encontrado dificultades o choques de intereses entre los diferentes participantes a las inspecciones?*
7. *¿Qué deficiencias se encuentran con más frecuencia?*
8. *¿Repercusiones directas producidas por la implantación del convenio a todos los niveles?*
9. *¿Cuál es su opinión sobre el Convenio y los cambios que comporta?*

El Nombre

De las personas entrevistadas tienen titulaciones superiores en Marina Mercante Civil y una larga experiencia como oficiales en buques navegando o y una trayectoria profesional posterior en tierra.

Debido entre otras a la Ley de Protección de Datos y a los acuerdos que por seguridad que tienen todas las empresas e instituciones oficiales con sus empleados, para poder realizar una entrevista a cualquiera de sus trabajadores, se debe de solicitar por escrito a sus mandos, y estos remitirán a sus departamentos de prensa y asesoramiento jurídico la conveniencia o no de permitir que se les entreviste o no.

Por lo que para poder poner el nombre de las personas entrevistadas se ha tenido que realizar las respectivas solicitudes a organismos y empresas, de los cuales no se ha recibido contestación oficial todavía debido a las fechas estivales en las cuales los responsables de los departamentos involucrados se encontraban de vacaciones.

No obstante, a nivel confidencial algunas personas no han tenido reparos en contestar a las preguntas, así pues se indica la función que desempeña cada uno de los entrevistados y en lugar del nombre, sus iniciales.

Las respuestas

Después de analizar el convenio y hablar con los entrevistados, se procede a resumir agrupando las respuestas más destacables.

En sus inicios, el Convenio se empezó a tratar mediante reuniones interdepartamentales en las que se discutieron, prepararon y desarrollaron las directrices a seguir por parte del Estado, así como su distribución entre los tres organismos que formarían el grupo de inspectores según las competencias que el estado designase a cada uno de estos organismos.

Se reunieron y decidieron la repartición de las funciones entre los organismos que forman el grupo de inspectores. Así como dice el inspector del Instituto Social de la Marina se les dio un medio para certificar “para mi opinión tan solo un medio para poder certificar que se cumple el conjunto de requisitos”.

La forma de proceder la tuvieron clara, irían miembros de los tres organismos Capitanía Marítima, Instituto Social de la Marina e Inspección de Trabajo a realizar la inspección del buque para verificar si cumple el Convenio MLC-2006 para emitir la correspondiente certificación o no.

Se destacan como principales repercusiones producidas por la implantación del Convenio la “toma de conciencia por parte de todos de la necesidad de mejorar y controlar el trabajo en el sector marítimo”, que se ha conseguido unificar diferentes normativas en una única y que representantes de diferentes organismos se coordinen entre ellos para realizar el control y cumplimiento de la aplicación mediante las inspecciones.

Este positivismo de algunos entrevistados se contrapone contra la opinión del capitán entrevistado, que opina que la única repercusión que él observa es “mayor trabajo y nervios por parte de sus jefes” y que a pesar de lo que establece la normativa, una vez aplicada a la realidad se distancia un poco de lo que debería ser.

Todos los inspectores coinciden en que el Convenio ha afectado a su área de trabajo porque por primera vez han tenido que organizarse con otros dos organismos con formas de funcionar distintas para inspeccionar a los buques que solicitaban la certificación conforme cumplieran con los requisitos del Convenio.

Todos coinciden en que el Convenio mejora muchísimos aspectos de la vida a bordo de la gente de mar, pero era duda si se había pasado por alto algún tema y en general, la respuesta ha sido un rotundo no, aunque dos de los entrevistados coinciden en que es aún demasiado pronto para poder afirmarlo con rotundidad y que con la práctica de ir implantando los requisitos del Convenio quizá se descubra algún punto pendiente. Al fin y al cabo, actualmente todo está sujeto al cambio constante.

El esfuerzo que ha requerido para prepararse las inspecciones por parte de los tres organismos encargados de ellas no ha supuesto gran dificultad ya que es parte de su trabajo cotidiano ajustarse a nuevas normativas a la hora de inspeccionar. En cambio, el mayor esfuerzo lo han tenido que realizar las navieras debido a que han tenido que verificar que cumplían todos los requisitos que establecía el Convenio, y en caso de negativa, realizar las modificaciones pertinentes para sí cumplirlo. Además de realizar la solicitud para la inspección y coordinarse para estar presentes y atender a los consejos que pudieran dar los organismos inspeccionadores, algunos han tenido que modificar costumbres de funcionamientos, establecer nuevos procedimientos como por ejemplo la tramitación de quejas y recopilar y disponer de documentación a bordo que antes no había.

Las inspecciones se han planteado formando equipos con miembros de los tres organismos. Cada inspector tenía elaborado un “check-list” o tabla resumen de los aspectos a comprobar a bordo y de la documentación a solicitar al personal del buque. Así en una misma inspección se verifican diferentes temas y si los tres inspectores dan su conformidad, la dirección General de la Marina Mercante emite el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral.

En las inspecciones, las deficiencias han sido mínimas y fáciles de solventar también por la buena voluntad mostrada por parte de todos. Todos los entrevistados coinciden en que la deficiencia más común es la falta de la documentación personal de los tripulantes tales como, nóminas, tarjetas sanitarias o un acuerdo de empleo cumpliendo con lo que establece el Convenio al respecto.

El inspector de Inspección de Trabajo y Seguridad Social comenta que se encontró diversos buques en los cuales carecía el procedimiento de tramitación de quejas. También destaca que notó que los tripulantes no respondían con libertad suficiente sino que en general, mostraban desconfianza y reticencias cuando realizó las entrevistas porque tenían miedo a posibles acciones o castigos por parte de la empresa.

En términos generales, el Convenio ha sido bien acogido por todos los entrevistados, a pesar que les ha supuesto un esfuerzo inicial de arranque y adaptación.

6. Conclusión

A lo largo de este proyecto y después del exhaustivo análisis se concluye que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 es un instrumento de importancia y un avance ya que unifica la normativa existente para garantizar unas condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar decentes. Se convierte en el cuarto pilar del sector marítimo junto los convenios SOLAS, MARPOL y el Convenio de Formación y fija las normas mínimas que deben seguir los Estados Miembros además de unas directrices o pautas no obligatorias, que permiten una cierta flexibilidad con la intención de una alta aceptación y ratificación.

Entre las mejoras que aporta el Convenio destacan, la aplicación a todos los buques, la mejora de la supervisión a todos los niveles: el buque, la compañía, el Estado del pabellón, el Estado rector del puerto y la OIT y el cumplimiento y control de la aplicación, haciendo que diversos organismos unan sus fuerzas para un bien común, potenciando la cooperación entre estos junto con los estados miembros, las organizaciones de armadores y de gente de mar.

Pero hablando con los entrevistados han comentado que aun no hay el debido control en las inspecciones y que hay inspectores que no hacen las inspecciones correctamente. O que se han hecho cambios pero que todavía no son suficientes para poder afirmar que se aplica el Convenio en su totalidad.

Según mi opinión, seguramente queda aún mucho por hacer y por mejorar pero lo que es indiscutible es que el Convenio sobre el trabajo marítimo abre las puertas hacía la mejora de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar. Solo depende del esfuerzo de todos que este instrumento sigue creciendo y estableciendo mejoras.

7. ANEXOS

ANEXO I. Estados miembros

ANEXO II. Convenios que revisa el Convenio

ANEXO III. Definiciones

ANEXO IV. Modelos Certificados de Trabajo Marítimo y Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

ANEXO V. Certificado de revisión de botiquín tipo A

ANEXO VI. Dietas específicas

ANEXO VII. Entrevistas

7.1. ANEXO I. Estados miembros

Afganistán	Cuba	Israel	Perú
Alemania	Rep. Dem. Congo	Italia	Polonia
Albania	Dinamarca	Jamaica	Portugal
Angola	Djibouti	Japón	Qatar
Antigua y Barbuda	Dominica	Jordania	Reino Unido
Arabia Saudita	República Dominicana	Kazajstán	Rumania
Argelia	Ecuador	Kenya	Rusia
Argentina	Egipto	Kirguistán	Rwanda
Armenia	El Salvador	Kiribati	San Marino
Australia	Emiratos Árabes Unidos	Kuwait	San Vicente y las Granadinas
Austria	Guinea Ecuatorial	Rep.Democrática Popular Lao	Santa Lucía
Azerbaiyán	Eritrea	Lesotho	Saint Kitts y Nevis
Bahamas	Eslovaquia	Letonia	Santo tomé
Bahrein	Eslovenia	Líbano	Senegal
Bangladesh	España	Liberia	Seychelles
Barbados	Estados Unidos	Jamahiriya Árabe Libia	Sierra Leona
Belarús	Estonia	Lituania	Singapur
Bélgica	Etiopía	Luxemburgo	Rep. Árabe Siria
Belice	Ex Rep.Yugoslava de Macedonia	Madagascar	Somalia
Benin	Fiji	Malasia	Sri Lanka
Bolivia	Filipinas	Malawi	Sudáfrica
Bosnia y Herzegovina	Finlandia	Malí	Sudán
Botswana	Francia	Malta	Suecia
Brasil	Gabón	Marruecos	Suiza
Bulgaria	Gambia	Mauricio	Suriname
Burkina Faso	Georgia	Mauritania	Swazilandia
Burundi	Ghana	México	Tailandia
Cabo Verde	Granada	Rep. De Moldava	Tanzania
Camboya	Grecia	Mongolia	Tayikistán
Camerún	Guatemala	Mozambique	Togo
Canadá	Guinea	Myanmar	Trinidad y Tobago
Rep.Centroafricana	Guinea-Bissau	Namibia	Túnez
Chad	Guinea Ecuatorial	Nepal	Turkmenistán
República Checa	Guyana	Nicaragua	Turquía
Chile	Haití	Níger	Ucrania
China	Honduras	Nigeria	Uganda
Chipre	Hungría	Noruega	Uruguay
Colombia	India	Nueva Zelanda	Uzbekistán
Comoras	Indonesia	Omán	Venezuela
Congo	Irán	Países Bajos	Vietnam
República de Corea	Iraq	Pakistán	Yemen
Costa Rica	Irlanda	Panamá	Yugoslavia
Cote d'Ivoire	Islandia	Papúa Nueva Guinea	Zambia
Croacia	Islas Salomón	Paraguay	Zimbabwe

7.2. ANEXO II. Convenios que revisa el Convenio

El presente Convenio revisa los convenios siguientes:

- Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7)
- Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8)
- Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9)
- Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16)
- Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22)
- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23)
- Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (núm. 53)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54)
- Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)
- Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)
- Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57)
- Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58)
- Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68)
- Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69)
- Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72)
- Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73)
- Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75)
- Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92)
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93)
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109)
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133)
- Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)
- Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145)
- Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146)
- Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)

Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147)

Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163)

Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164)

Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166)

Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178)

Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179)

Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

7.3. ANEXO III. Definiciones

Se considera que un buque ha sido construido en la fecha en se colocó la quilla o en la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.

Instalaciones de Servicios a Bordo: son todas aquéllas destinadas a su utilización por los pasajeros, incluyendo los pavimentos, iluminación, aparatos sanitarios, tiendas, mobiliario, accesorios, elementos decorativos, sonido, sistemas electrónicos, puertas,

Miembros ratificantes: aquellos miembros cuya ratificación ha sido registrada por el director General de la Oficina Internacional del Trabajo con fecha anterior a la aprobación de las enmiendas.

PALABRA	DEFICIÓN
Autoridad competente	ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas y otras instrucciones de obligado cumplimiento
declaración de conformidad laboral marítima	declaración que hace referencia la regla 5.1.3
Arqueo bruto	tonelaje bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en otro
Certificado de trabajo marítimo	Certificado de trabajo marítimo al que hace referencia la regla 5.1.3
Requisitos del Convenio	
Gente de mar o marino	Toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se le aplique el Convenio.
Acuerdo de empleo de la gente de mar	Comprende tanto un contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento.
Servicio de contratación y colocación de la gente de mar	Toda persona, empresa, institución, agencia o otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar a gente de mar por cuenta de armadores o en colocarla al servicio de los armadores.

Buque	Toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.
--------------	---

Armador	Propietario de un buque o a cualquier otra organización.
----------------	--

Pauta B2.2.1 – Definiciones Específicas

Correspondiente a Título2. Condiciones de Empleo.

marinero preferente	se aplica a todo marino que sea considerado competente para desempeñar cualquier trabajo, distinto de un trabajo de supervisión o de marinero especializado, que pueda exigirse a un miembro del personal subalterno destinado al servicio de cubierta o a todo marino que sea designado como tal por la legislación o la práctica nacionales o en virtud de un convenio colectivo;
paga o salario básicos	designan la remuneración, cualesquiera que sean los elementos que la componen, correspondiente a las horas normales de trabajo; no incluye pagos en concepto de horas extraordinarias, primas, asignaciones, vacaciones pagadas o cualquier otra remuneración adicional;
salario consolidado	designa un sueldo o salario que comprende el salario básico y otras prestaciones relacionadas con el salario; el salario consolidado puede incluir la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas y todas las demás prestaciones relacionadas con el salario, o bien puede incluir sólo algunas de estas prestaciones en una consolidación parcial;
horas de trabajo	designa el tiempo durante el cual la gente de mar tiene que efectuar un trabajo para el buque
horas extraordinarias	designa las horas trabajadas que exceden del número de horas normales de trabajo.

Definiciones correspondientes a la Norma A2.3 – Horas de trabajo y descanso

horas de trabajo	Designa el tiempo durante el cual la gente de mar tiene que efectuar un trabajo para el buque
horas de descanso	Designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo pero no abarca a las pautas breves que se puedan efectuar.

7.4. ANEXO IV. Modelo del Certificado de Trabajo Marítimo y de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima

7.4.1. Certificado de Trabajo Marítimo

Certificado de Trabajo Marítimo

(Nota: Al presente Certificado deberá adjuntarse una Declaración de Conformidad Laboral Marítima)

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del
Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante, «el Convenio»)
y en virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....

(designación completa del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar)

por:

(designación completa y dirección de la autoridad competente u organización reconocida debidamente
autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

Datos del buque

Nombre del buque:

Letras o número distintivos:

Puerto de matrícula:

Fecha en que se matriculó el buque:

Arqueo bruto¹:

Número OMI:

Tipo de buque:

Nombre y dirección del armador²:

.....

.....

¹El arqueo bruto para los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la OMI será el que figura en la columna «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969). Véase el artículo II, párrafo 1, c), del Convenio.

²El término *armador* designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, j), del Convenio.

Se certifica que:

1. Este buque ha sido inspeccionado y se ha verificado su conformidad con los requisitos del Convenio y con las disposiciones de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima adjunta.
2. Se consideró que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se especifican en el anexo A5-I del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país arriba indicado por las que se aplica el Convenio. En la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, parte I, figura un resumen de estas disposiciones nacionales.

El presente Certificado es válido hasta, a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio.

Este Certificado sólo es válido cuando se le adjunta la Declaración de Conformidad Laboral Marítima expedida

en el Fecha de finalización de la inspección

en la que se basó el presente Certificado Expedido

en el Firma del funcionario debidamente habilitado que expide el Certificado

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

Endosos del certificado de la inspección intermedia obligatoria y, si procede, de otras inspecciones adicionales

Se certifica que el buque fue inspeccionado de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4 del Convenio y que se determinó que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que se especifican en el anexo A5-I del Convenio se ajustan a las disposiciones nacionales del país arriba indicado por las que se aplica el Convenio.

Inspección intermedia: Firmado (se efectuará entre el segundo (Firma del funcionario habilitado)

y el tercer año a partir de la fecha

de expedición del certificado) Lugar

Fecha (Sello o estampilla de la autoridad, cuando proceda)

Endosos adicionales (si procede)

Se certifica que el buque fue objeto de una inspección adicional a fin de comprobar si seguía cumpliendo con las disposiciones nacionales por las que se aplica el Convenio, con arreglo a lo previsto

en el párrafo 3 de la norma A3.1 del Convenio (nueva matrícula del buque o modificación importante del alojamiento) o por otros motivos.

Inspección intermedia: Firmado (si procede)

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad,
cuando proceda)

Inspección intermedia: Firmado (si procede)

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad,
cuando proceda)

Inspección intermedia: Firmado (si procede)

(Firma del funcionario habilitado)

Lugar Fecha

(Sello o estampilla de la autoridad,
cuando proceda)

7.4.2. Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I

(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al Certificado de Trabajo Marítimo del buque)

Expedida en virtud de la autoridad de: (insertar el nombre de la autoridad competente definida en el párrafo 1, a), del artículo II del Convenio)

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto

se mantiene en conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- a) las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- b) estos requisitos nacionales están recogidos en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichos requisitos cuando es necesario;
- c) los detalles de toda disposición de equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI se indican <frente a los epígrafes pertinentes de los requisitos nacionales enumerados a continuación> <más adelante, en el párrafo previsto a tal efecto> (sírvase tachar la descripción que no corresponde);
- d) toda exención concedida por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 se indicará con claridad en la sección que aparece más abajo a estos efectos, y
- e) en el marco de dichos requisitos nacionales, también se hace referencia a todo requisito previsto en la legislación nacional para una categoría específica de buques.

- 1. Edad mínima (regla 1.1)
- 2. Certificado médico (regla 1.2)
- 3. Calificaciones de la gente de mar (regla 1.3)
- 4. Acuerdos de empleo de la gente de mar (regla 2.1)
- 5. Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4)
- 6. Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3)
- 7. Niveles de dotación del buque (regla 2.7)
- 8. Alojamiento (regla 3.1)

9. Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1)
10. Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2)
11. Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3)
12. Atención médica a bordo (regla 4.1)
13. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5)
14. Pago de los salarios (regla 2.2)

Nombre: Cargo:

Firma: Lugar:

Fecha: (Sello o estampilla de la autoridad expedidora, cuando proceda)

Equivalencias sustanciales

(Nota: táchese el párrafo que no proceda)

Conforme a lo previsto en los párrafos 3 y 4 del artículo VI del Convenio, se indican las siguientes disposiciones de equivalencia sustancial, con excepción de las que ya se han señalado en la lista que antecede *(incluir una descripción, según proceda)*:

.....

..... No se aplica ninguna disposición de equivalencia sustancial.

Nombre:

Cargo: Firma:

Lugar: Fecha: (Sello o estampilla de la autoridad expedidora, cuando proceda)

Exenciones de conformidad con el Título 3

(Nota: táchese el párrafo que no proceda)

Conforme a lo previsto en el Título 3 del Convenio, se indican las siguientes exenciones aplicadas por la autoridad competente:

.....

..... No se aplica ninguna disposición de equivalencia sustancial

Nombre: Cargo:

Firma: Lugar:

Fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, cuando proceda)

7.4.3. Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo entre las inspecciones

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha adoptado las siguientes medidas para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones del Convenio entre las inspecciones:

(Indique a continuación las medidas redactadas para asegurar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la parte I.)

- | | |
|---|---|
| 1. Edad mínima (regla 1.1) | O |
| | |
| 2. Certificado médico (regla 1.2) | O |
| | |
| 3. Calificaciones de la gente de mar (regla 1.3) | O |
| | |
| 4. Acuerdos de empleo de la gente de mar (regla 2.1) | O |
| | |
| 5. Utilización de todo servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4) | O |
| | |
| 6. Horas de trabajo y de descanso (regla 2.3) | O |
| | |
| 7. Niveles de dotación del buque (regla 2.7) | O |
| | |
| 8. Alojamiento (regla 3.1) | O |
| | |

9. Servicios de esparcimiento a bordo (regla 3.1)

☐

.....

10. Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2)

☐

.....

.....

12. Atención médica a bordo (regla 4.1)

☐

13. Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5)

☐

14. Pago de los salarios (regla 2.2)

☐

Por la presente certifico que las medidas arriba mencionadas fueron redactadas para garantizar entre las inspecciones el cumplimiento continuo, de conformidad con los requisitos enumerados en la parte I.

Nombre del armador³:

..... Dirección de la empresa:

..... Nombre de la autoridad competente:

..... Cargo: Firma
de la autoridad competente:

..... Fecha: (Sello
o estampilla del armador)¹

Las medidas antes mencionadas han sido examinadas por *(insértese el nombre de la autoridad competente u organización debidamente reconocida)* y, tras haberse inspeccionado el buque, se ha considerado que satisfacen los objetivos establecidos en el apartado *b)* del párrafo 10 de la norma A5.1.3, en relación con las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento inicial y continuo de los requisitos estipulados en la parte I de la presente Declaración.

³El término *armador* designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, *j)*, del Convenio.

7.4.4. Certificado Provisional de Trabajo Marítimo

Certificado Provisional de Trabajo Marítimo

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo V y el Título 5 del
 Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
 (en adelante, «el Convenio»)
 en virtud de la autoridad del Gobierno de:

.....
 (designación completa del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar)
 por
 (designación completa y dirección de la autoridad competente o de la organización
 reconocida debidamente autorizada en virtud de las disposiciones del Convenio)

Datos del buque

Nombre del buque:
 Letras o número distintivos:
 Puerto de matrícula:
 Fecha en que se matriculó el buque:
 Arqueo bruto ¹:
 Número OMI:
 Tipo de buque:
 Nombre y dirección del armador ²

Se certifica que, a los efectos del párrafo 7 de la norma A5.1.3 del Convenio:

- a) este buque ha sido inspeccionado, en la medida de lo razonable y factible, con respecto a las materias que figuran en el anexo A5-I del Convenio, teniendo en cuenta la verificación de los aspectos señalados a continuación en b), c) y d);
- b) el armador ha demostrado a la autoridad competente o a una organización reconocida que el buque cuenta con procedimientos adecuados para dar cumplimiento al Convenio;
- c) el capitán conoce las disposiciones del Convenio y las responsabilidades de aplicación, y

d) se ha presentado información pertinente a la autoridad competente o a una organización reconocida para la expedición de una Declaración de Conformidad Laboral Marítima.

¹ El arqueo bruto para los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la OMI será el que figura en la columna «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969). Véase el artículo II, párrafo 1, c), del Convenio.

² El término *armador* designa al propietario de un buque u otra entidad o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que ha asumido la responsabilidad de la explotación del buque por cuenta del propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir todos los deberes y responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra entidad o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Véase el artículo II, párrafo 1, j), del Convenio.

El presente Certificado es válido hasta, a reserva de las inspecciones que se efectúen de conformidad con las normas A5.1.3 y A5.1.4.

La fecha de finalización de la inspección mencionada en el apartado a) *supra* fue el

Expedido en el

Firma del funcionario debidamente habilitado
que expide el Certificado Provisional
(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

7.4.5. Ejemplos de Declaración Nacional

ANEXO B5-I – EJEMPLO DE DECLARACIÓN NACIONAL

Véase la pauta B5.1.3, párrafo 5

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte I

(Nota: la presente Declaración deberá adjuntarse al Certificado de Trabajo Marítimo del buque)

Expedida en virtud de la autoridad de: **Ministerio de Transporte Marítimo de**
Xxxxxx

En lo que respecta a las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el buque cuyas referencias se indican a continuación:

Nombre del buque	Número OMI	Arqueo bruto
M.S. EJEMPLO	12345	1.000

se mantiene en conformidad con la norma A5.1.3 del Convenio.

El/la que suscribe declara, en nombre de la autoridad competente antes mencionada, que:

- a) las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo están plenamente incorporadas en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo;
- b) estos requisitos nacionales están recogidos en los requisitos nacionales a que se hace referencia más abajo; se facilitan explicaciones relativas al contenido de dichos requisitos cuando es necesario;
- c) los detalles de toda disposición de equivalencia sustancial adoptada en virtud de los párrafos 3 y 4 del artículo VI se indican <frente a los epígrafes pertinentes de los requisitos nacionales enumerados a continuación> <más adelante, en el párrafo previsto a tal efecto> (*sírvase tachar la descripción que no corresponde*);
- d) toda exención concedida por la autoridad competente de conformidad con el Título 3 se indicará con claridad en la sección que aparece más abajo a estos efectos, y
- e) en el marco de dichos requisitos nacionales, también se hace referencia a todo requisito previsto en la legislación nacional para una categoría específica de buques.

1. Edad mínima (regla 1.1)

Ley del Transporte Marítimo (Shipping Law) núm. 123 de 1905, en su forma modificada («Ley»), capítulo X; Reglamento de transporte marítimo (Shipping Regulations) («Reglamento»), 2006, normas 1111 a 1222.

Las edades mínimas son aquéllas a las que se hace referencia en el Convenio.

Por «noche» se entiende las horas comprendidas entre las 21 horas y las 6 horas, a menos que el Ministerio de Transporte Marítimo («Ministerio») apruebe un período diferente.

En el anexo A se enumeran ejemplos de trabajo peligroso restringidos a personas mayores de 18 años. En el caso de los buques de carga, ninguna persona menor de 18 años puede trabajar en las zonas señaladas en el plano del buque (debe adjuntarse a esta Declaración) como «zona peligrosa».

2. Certificado médico (regla 1.2)

Ley, capítulo XI; Reglamento, normas 1223 a 1233

Los certificados médicos se ajustarán, cuando corresponda, a los requisitos establecidos en el Convenio de Formación; en los restantes casos, los requisitos fijados por dicho Convenio se aplicarán con los ajustes necesarios.

Los ópticos calificados incluidos en la lista aprobada por el Ministerio pueden expedir certificados de visión.

Los reconocimientos médicos siguen las Directrices OIT/OMI/OMS a que se hace referencia en la pauta B1.2.1.

.....

.....

Declaración de Conformidad Laboral Marítima – Parte II

Medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo entre las inspecciones

El armador, cuyo nombre figura en el Certificado de Trabajo Marítimo al que se adjunta la presente Declaración, ha adoptado las siguientes medidas para asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones del Convenio entre las inspecciones:

(Indique a continuación las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento de cada uno de los puntos que figuran en la parte I.)

1. Edad mínima (regla 1.1)

La fecha de nacimiento de cada marino se indica junto a su nombre en el rol de tripulación.

El rol es comprobado al comienzo de cada viaje por el capitán o el oficial que actúe en su nombre («oficial competente»), quienes registran la fecha de dicha verificación.

Cada marino menor de 18 años recibe, en el momento de su contratación, una nota por la que se le prohíbe la realización de trabajo nocturno o de los trabajos que figuren en la lista específica de trabajos peligrosos (véase supra, parte I, sección 1), así como de cualquier otro trabajo peligroso, y por la que se le exige que consulte al oficial competente en caso de duda. El oficial competente conserva un ejemplar de dicha nota firmada por el marino bajo la frase «recibido y leído» y con la fecha de la firma.

2. Certificado médico (regla 1.2)

Los certificados médicos son conservados por el oficial competente de forma estrictamente confidencial, junto con una lista establecida bajo su responsabilidad en la que se hacen constar por cada marino que se encuentre a bordo: las funciones del marino, la fecha del/de los certificado(s) médico(s) actual(es) y el estado de salud indicado en el/los certificado(s) en cuestión.

Cuando haya dudas en cuanto a si el marino es físicamente apto para desempeñar una función o funciones específicas, el oficial competente consulta al médico del marino o a otro profesional calificado y registra un resumen de sus observaciones, así como su nombre y número de teléfono y la fecha de la consulta.

.....

.....

7.5. ANEXO V. CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO A

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO A(Anverso)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO A

(Certificate of inspection for first aid kit type A)

El botiquín del buque.....matrícula.....ha sido revisado en la localidad deel día.....de..... de....., habiendo sido declarado (1)..... *[The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected in (place) on (date) and is declared to have (1).... the inspection].*

Esta revisión se ha efectuado con la presencia del responsable sanitario a bordo del buque D..... que (2) ha acreditado su correspondiente certificado de Formación Sanitaria Específica Avanzada. *[This inspection was made in the presence of the person responsible for health care on board the vessel, (name), who (2).....a valid certificate in Advanced Specific Health Care Training].*

La vigencia de esta revisión caduca el día..... de..... de

(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión.

(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma y puesto a bordo del responsable sanitario del buque

Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel.)

(1) Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO *(Indicate PASSED or FAILED).*

(2) Indíquese SÍ, NO *(Indicate HOLDS or DOES NOT HOLD)*

(Reverso)

NORMATIVA REGULADORA

(GOVERNING REGULATIONS)

La revisión de los botiquines a bordo se efectúa de conformidad a lo dispuesto en el Convenio n°164 de la OIT, sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la gente del MAR y en el RD 258/1999, de 12 de febrero, transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 92/29/CEE del Consejo de Estado, de 31 de marzo, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques. *(On-board first aid kit inspections are carried out in accordance with the terms of ILO Convention no. 164 concerning Health Protection and Medical Care for Seafarers and Royal Decree 258/1999 of 12 February, which incorporates into Spanish law European Council Directive 92/29/CEE of 31 March on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels).*

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso de alzada en el plazo de un mes, ante la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

En cumplimiento del artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, se informa de que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero «FARMAR», para la gestión y control de los mismos, cuya titularidad es del Instituto Social de la Marina. Asimismo se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Secretaría General del Instituto Social de la Marina y/o Direcciones Provinciales del ISM.

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO C DE BOTE SALVAVIDAS

(Anverso)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO C DE BOTE SALVAVIDAS

(Certificate of inspection for first aid kit type C of lifeboat)

El botiquín del buque.....matrícula.....ha sido revisado en la localidad deel día..... de..... de....., habiendo sido declarado (1)*[The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected in (place) on (date) and is declared to have (1).... the inspection].*

Esta revisión se ha efectuado con la presencia del responsable sanitario a bordo del buque D..... *[This inspection was made in the presence of the person responsible for health care on board the vessel, (name)]*

La vigencia de esta revisión caduca el día..... de..... de

(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión.

(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma y puesto a bordo del responsable sanitario del buque

(Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel).

(1) Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO *(Indicate PASSED or FAILED).*

(2) Indíquese SÍ, NO *(Indicate HOLDS or DOES NOT HOLD).*

(Reverso)

NORMATIVA REGULADORA

(GOVERNING REGULATIONS)

La revisión de los botiquines a bordo se efectúa de conformidad a lo dispuesto en el Convenio n° 164 de la OIT, sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la gente del Mar y en el RD 258/1999, de 12 de febrero, transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 92/29/CEE del Consejo de Estado, de 31 de marzo, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques. *(On-board first aid kit inspections are carried out in accordance with the terms of ILO Convention no. 164 concerning Health Protection and Medical Care for Seafarers and Royal Decree 258/1999 of 12 February, which incorporates into Spanish law European Council Directive 92/29/CEE of 31 March on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels).*

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso de alzada en el plazo de un mes, ante la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

En cumplimiento del artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, se informa de que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero «FARMAR», para la gestión y control de los mismos, cuya titularidad es del Instituto Social de la Marina. Asimismo se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Secretaría General del Instituto Social de la Marina y/o Direcciones Provinciales del ISM.

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN DE ANTÍDOTOS

(Anverso)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN DE ANTÍDOTOS

(Certificate of inspection for antidotes first aid kit)

El botiquín del buque.....matrícula.....ha sido revisado en la localidad deel día..... de..... de....., habiendo sido declarado (1) *[The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected in (place) on (date) and is declared to have (1).... the inspection].*

Esta revisión se ha efectuado con la presencia del responsable sanitario a bordo del buque D. *[This inspection was made in the presence of the person responsible for health care on board the vessel, (name)].*

La vigencia de esta revisión caduca el día..... de..... de

(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión.

(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma y puesto a bordo del responsable sanitario del buque.

(Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel).

(1) Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO *(Indicate PASSED or FAILED)*.

(2) Indíquese SÍ, NO *(Indicate HOLDS or DOES NOT HOLD)*.

(Reverso)

NORMATIVA REGULADORA

(GOVERNING REGULATIONS)

La revisión de los botiquines a bordo se efectúa de conformidad a lo dispuesto en el Convenio n.º 164 de la OIT, sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la gente del Mar y en el RD 258/1999, de 12 de febrero, transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 92/29/CEE del Consejo de Estado, de 31 de marzo, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques. *(On-board first aid kit inspections are carried out in accordance with the terms of ILO Convention no. 164 concerning Health Protection and Medical Care for Seafarers and Royal Decree 258/1999 of 12 February, which incorporates into Spanish law European Council Directive 92/29/CEE of 31 March on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels).*

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso de alzada en el plazo de un mes, ante la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

En cumplimiento del artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, se informa de que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero «FARMAR», para la gestión y control de los mismos, cuya titularidad es del Instituto Social de la Marina. Asimismo se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Secretaría General del Instituto Social de la Marina y/o Direcciones Provinciales del ISM.

7.6. ANEXO VI. Dietas específicas

Seguidamente se muestran dos dietas específicas ofrecidas a la tripulación en caso necesario

HIPERCOLESTEROLEMIA

DIETAS ESPECÍFICAS

RECOMENDACIONES PREVENTIVAS:

- Mantenga una dieta variada, con abundancia de cereales, verduras y frutas.
- Reduzca el sobrepeso con una dieta baja en calorías.
- Evite el consumo de alcohol.
- Evite el consumo de azúcar, dulces y pasteles.
- Disminuya el consumo de carnes rojas, huevo (máximo 2 ó 3 por semana), leche entera y derivados (helados, nata, mantequilla, yogures enteros, quesos grasos, etc.).
- Consuma preferentemente aceite de oliva y evite los aceites de coco y palma, presentes frecuentemente en productos de bollería, fritos y precocinados.
- Introduzca en su dieta frecuentemente los pescados blancos y en especial los azules (sardina, trucha, salmón, atún, caballa, etc.).
- NO FUME.
- HAGA EJERCICIO DE FORMA REGULAR.

Cocinado: cocine con poco aceite (oliva, girasol o maíz). Evite en lo posible los fritos y guisos. Preferible a la plancha o a la brasa. Retire la grasa visible de la carne antes de cocinarla.

Frecuencia recomendada de carnes y aves:

Carnes rojas: 2 días / semana, más aconsejable 1 días / semana

Pollo o pavo sin piel y conejo: 2-3 días / semana, más aconsejable una sola vez al día no más de 200 gr.

Condimentos: se pueden utilizar todo tipo de condimentos. Sal con moderación.

Alcohol: es aceptable en los adultos hasta un vaso de vino al día. Es desaconsejable en pacientes con sobrepeso, mujeres embarazadas y pacientes con hipertrigliceridemia.

IMPORTANTE: Esta dieta es adecuada para todos los miembros de la familia excepto niños.

ALIMENTOS FRESCOS Y CONGELADOS	PERMITIDOS (todos los días)	A LIMITAR (máx 2-3 veces/semana)	DESACONSEJADOS (sólo excepcionalmente)
CEREALES	Harinas, pan*, cereales, arroz* (mejor integrales), maíz, pastas*, galletas integrales	Cereales con azúcar, pasta* con huevo, bollería* y galletas preparadas con aceite de oliva o de semilla	Bollería, croissant, ensaimadas, magdalenas, galletas y bollería industrial preparada con grasas no recomendables

VERDURAS, LEGUMBRES Y FRUTAS	Todas, especialmente las legumbres	Aceitunas*, aguacates*, patatas fritas* en aceite de oliva o de semilla	Patatas chips o patatas o verduras fritas en aceites inadecuados
FRUTOS SECOS*	Nueces, ciruelas pasas, albaricoques, dátiles, pipas de girasol sin sal	Almendras, castañas, avellanas, cacahuetes	Cacahuetes salados, coco y pipas de girasol saladas
HUEVOS, LECHE Y DERIVADOS	Leche desnatada, yogurt y productos elaborados con leche desnatada, clara de huevo, flanes sin huevo	Huevo entero (2 veces / semana), queso fresco o con bajo contenido graso, requesón, leche y yogurt semidesnatado	Leche entera, nata, crema, flanes de huevo, quesos duros y cremosos
PESCADOS Y MARISCOS	Pescado blanco y azul*, atún* en lata, salmón ahumado, mariscos bivalvos (mejillones, almejas, chirlas, ostras, etc.)	Bacalao salado, sardinas* y caballa en lata (en aceite de oliva), calamares, gambas, langostinos, cangrejos	Huevas de pescado, pescado frito en aceite o grasas no recomendadas, mojama
CARNES ROJAS		Ternera, buey, vaca, cerdo, caballo, cordero, jamón serrano (partes magras), salchichas de pollo o de ternera	Embutidos, beicon, hamburguesas, salchichas frankfurt, patés, vísceras, despojos
AVES Y CAZA		Conejo, pollo y pavo sin piel, venado, caza menor	Ganso, pato
GRASAS Y ACEITES	Aceites de oliva	Aceites de semillas (de girasol, de maíz, etc.) y margarina vegetal (sin ácidos grasos trans)	Mantequilla, margarinas sólidas, manteca de cerdo, tocino, sebo, aceites de palma y coco
POSTRES	Mermeladas*, miel*, azúcar*, repostería casera (sorbetes helados, tartas y pasteles preparados con leche descremada y margarina)	Caramelos, flan sin huevo, frutas en almíbar, turrón, mazapán, bizcochos caseros y dulces hechos con aceite de oliva o semilla	Chocolates y pasteles, postres con leche entera, huevo y nata o mantequilla, tartas comerciales
BEBIDAS	Agua mineral, zumos naturales*, infusiones, café y té (3 veces / día), vinos (2 veces / día)	Bebidas y refrescos ligeros sin azúcar	Bebidas ligeras azucaradas, sopas de sobre o lata
ESPECIAS Y SALSAS	Pimienta, mostaza, hierbas, sofritos, vinagre, alioli	Mayonesa y besamel	Salsas hechas con mantequilla, margarina, leche entera y grasas animales (huevo y/o grasa de cerdo)

Los alimentos señalados con asterisco (*), debido a su riqueza calórica, deben limitarse en pacientes con sobrepeso o triglicéridos elevados.

La dieta debe modificarse en caso de diabetes, obesidad, hiperuricemia o hipertensión.

HIPERTRIGLICERIDEMIA

DIETAS ESPECÍFICAS

RECOMENDACIONES PREVENTIVAS:

- Mantenga una dieta variada, con abundancia de cereales, verduras y frutas.
- Reduzca el sobrepeso con una dieta baja en calorías.
- Evite el consumo de alcohol.
- Evite el consumo de azúcar, dulces y pasteles.
- Disminuya el consumo de carnes rojas, huevo (máximo 2 ó 3 por semana), leche entera y derivados (helados, nata, mantequilla, yogures enteros, quesos grasos, etc.).
- Consuma preferentemente aceite de oliva y evite los aceites de coco y palma, presentes frecuentemente en productos de bollería, fritos y precocinados.
- Introduzca en su dieta frecuentemente los pescados blancos y en especial los azules (sardina, trucha, salmón, atún, caballa, etc.).
- NO FUME.
- HAGA EJERCICIO DE FORMA REGULAR.

Cocinado: cocine con poco aceite (oliva, girasol o maíz). Evite en lo posible los fritos y guisos. Preferible a la plancha o a la brasa. Retire la grasa visible de la carne antes de cocinarla.

Frecuencia recomendada de carnes y aves:

Carnes rojas: 2 días / semana, más aconsejable 1 días / semana

Pollo o pavo sin piel y conejo: 2-3 días / semana, más aconsejable una sola vez al día no más de 200 gr.

Condimentos: se pueden utilizar todo tipo de condimentos. Sal con moderación.

Alcohol: no consuma ningún tipo de bebida con alcohol.

ALIMENTOS FRESCOS Y CONGELADOS	PERMITIDOS (todos los días)	A LIMITAR (máx 2-3 veces/semana)	DESACONSEJADOS (sólo excepcionalmente)
CEREALES	Harinas, pan*, cereales, arroz* (mejor integrales), maíz, pastas*, galletas integrales	Cereales con azúcar, ta* con huevo, bollería* y etas preparadas con aceite de oliva o de semilla	Bollería, croissant, ensaimadas, magdalenas, galletas y bollería industrial preparada con grasas no recomendables
VERDURAS, LEGUMBRES Y FRUTAS	Todas, especialmente las legumbres	Aceitunas*, aguacates*, patatas fritas* en aceite de oliva o de semilla	Patatas chips o patatas o verduras fritas en aceites inadecuados
FRUTOS SECOS*	Nueces, ciruelas pasas, albaricoques, dátiles, pipas de girasol sin sal	Almendras, castañas, avellanas, cacahuetes	Cacahuetes salados, coco y pipas de girasol saladas
HUEVOS, LECHE Y DERIVADOS	Leche desnatada, yogurt y productos elaborados con leche	Huevo entero (3 veces / semana), queso fresco o	Leche entera, nata, crema, flanes de huevo,

	desnatada, clara de huevo, flanes sin huevo	con bajo contenido graso, requesón, leche y yogurt semidesnatado	quesos duros y cremosos
PESCADOS Y MARISCOS	Pescado blanco y azul*, atún* en lata, salmón ahumado, mariscos bivalvos (mejillones, almejas, chirlas, ostras, etc.)	Bacalao salado, sardinas* y caballa en lata (en aceite de oliva), calamares, gambas, langostinos, cangrejos	Huevas de pescado, pescado frito en aceite o grasas no recomendadas, mojama
CARNES ROJAS		Ternera, buey, vaca, cerdo, caballo, cordero, jamón serrano (partes magras), salchichas de pollo o de ternera	Embutidos, beicon, hamburguesas, salchichas frankfurt, patés, vísceras, despojos
AVES Y CAZA		Conejo, pollo y pavo sin piel, venado, caza menor	Ganso, pato
GRASAS Y ACEITES	Aceites de oliva	Aceites de semillas (de girasol, de maíz, etc.) y margarina vegetal (sin ácidos grasos trans)	Mantequilla, margarinas sólidas, manteca de cerdo, tocino, sebo, aceites de palma y coco
POSTRES	Mermeladas*, miel*, azúcar*, repostería casera (sorbetes helados, tartas y pasteles preparados con leche descremada y margarina)	Caramelos, flan sin huevo, frutas en almíbar, turrón, mazapán, bizcochos caseros y dulces hechos con aceite de oliva o semilla	Chocolates y pasteles, postres con leche entera, huevo y nata o mantequilla, tartas comerciales
BEBIDAS	Agua mineral, zumos naturales*, infusiones, café y té (3 veces / día), vinos (2 veces / día)	Bebidas y refrescos ligeros sin azúcar	Bebidas ligeras azucaradas, sopas de sobre o lata
ESPECIAS Y SALSAS	Pimienta, mostaza, hierbas, sofritos, vinagre, alioli	Mayonesa y besamel	Salsas hechas con mantequilla, margarina, leche entera y grasas animales (huevo y/o grasa de cerdo)

Los alimentos señalados con asterisco (*), debido a su riqueza calórica, deben limitarse en pacientes con sobrepeso o triglicéridos elevados.

La dieta debe modificarse en caso de diabetes, obesidad, hiperuricemia o hipertensión.

7.7. ANEXO VII. Entrevistas

7.7.1. Entrevista Inspector de la Dirección General de la Marina Mercante.

Cargo o puesto de trabajo que desempeña: **INSPECTOR DE CAPITANIA MARITIMA
(Inspector Dirección General de la Marina Mercante)**

Nombre: **JAGM**

1. ¿En que afecta el convenio a su área de trabajo?

En realidad en lo único que nos afecta es en tener que emitir un nuevo certificado por parte de este organismo y a realizar en coordinación y de forma conjunta con otros dos organismos del Estado Rector unas inspecciones en los buques para

2. ¿Cómo se empezó a tratar el tema del convenio, en sus inicios? ¿Cómo se decidió la forma en la que se iba a proceder?

Como supongo que sucedió con las navieras que han solicitado y que se encuentran obligadas a obtener esta nueva certificación, con cautela y con buena predisposición.

El modo en que se decidió la forma de proceder fue en relación a las competencias que tenían asignadas los diferentes organismos del estado rector previo a la realización de este convenio, creándose grupos de inspectores de tres organismos con competencias en los temas a evaluar.

3. ¿El convenio ha olvidado, según su opinión, algún tema importante a regular?

Según mi opinión, por el momento considero que el convenio no ha dejado ningún tema importante a regular, ya que aquellos otros temas que puedan afectar tanto a los marinos, como a su medio de trabajo están contenidos en otros convenios que también son de aplicación. Pero aún es pronto para poder afirmar esto con rotundidad, ya que es ahora, cuando se está llevando a la práctica dicho convenio cuando se puede ver claramente si engloba todo aquello que hace falta o queda pendiente algún punto que pueda ser incluido. Hay que tener en cuenta que todo siempre está sujeto a cambios y mejoras.

4. ¿Cómo se han planteado las inspecciones?

Las inspecciones se han planteado en equipos con miembros de los tres organismos designados por el Estado, los cuales tienen designados de forma clara los puntos a inspeccionar. En el caso de la Dirección General de la Marina Mercante, sus inspectores tienen elaborado un check-list a seguir durante la inspección donde se indica la documentación a

solicitar y los puntos a inspeccionar para dar su visto bueno para emitir o no el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima Parte I en los buques inspeccionados.

5. ¿Esfuerzo y repercusiones que ha requerido para prepararse para dirigir dichas inspecciones?

En mi caso particular y en el del resto de mis compañeros que hayan sido asignados para los procesos de inspección para el cumplimiento del convenio que estamos tratando no ha requerido ningún tipo de esfuerzo especial ya que son temas y documentos con los que estamos familiarizados y con los que asiduamente tenemos que trabajar.

6. ¿Han encontrado dificultades o choques de intereses entre los diferentes participantes a las inspecciones?

Por mi parte, no he encontrado ningún tipo de choque, más bien buena cooperación al respecto por parte de todos los que formamos el grupo de inspección, ya que cada uno tenemos claramente designados que documentación debemos solicitar y comprobar durante dicho proceso.

7. ¿Qué deficiencias se encuentran con más frecuencia?

En los puntos que como miembro de la Dirección General de la Marina Mercante debo de chequear no he encontrado deficiencias destacables, ya que son documentos que suelen estar en bien al ser de uso continuo en los buques y con unos formatos establecidos previamente por la autoridad competente.

Por ejemplo, el Documento Relativo a la Dotación Mínima de Seguridad es un documento expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, el cual se verifica que está en vigor y que se cumple con relación a la lista oficial de tripulantes y su acreditación profesional de cada uno.

8. ¿Repercusiones directas producidas por la implantación del convenio a todos los niveles?

La repercusión más evidente ha sido la de tener que formar los equipos multidisciplinares por parte de los tres organismos involucrados en las inspecciones a realizar así como la de desarrollar el proceso y forma de estas inspecciones para evitar la solapamiento en los puntos y documentos a evaluar.

9. ¿Cuál es su opinión sobre el Convenio y los cambios que comporta?

Me parece que al igual que lo fue la Constitución Española en su momento, es un buen conjunto de buenos propósitos, los cuales veremos si con el esfuerzo de todos conseguimos que no se quede sólo en eso.

Esta opinión la doy debido a la cantidad de intereses y aspectos que se encuentran englobados a nivel mundial con respecto al trabajo, medios de transporte, negocios y todo aquello que genera el mercado internacional y la situación económica que estamos sufriendo a nivel global, la cual hace parecer que se está dando un paso atrás en vez de hacia delante en los derechos de los trabajadores.

Pero siendo optimista, creo que es un buen comienzo y un buen medio para que la calidad de vida de los trabajadores del mar este más controlada y garantizada.

7.7.2. Entrevista Inspector de la Instituto Social de la Marina

Cargo o puesto de trabajo que desempeña: **INSPECTOR INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

¿En que afecta el convenio a su área de trabajo?

Este convenio repercute a los trabajadores del ISM en los puntos que se delega a este organismo para su inspección y certificación de cumplimiento para que la DGMM emita los certificados correspondientes a este convenio.

1. ¿Cómo se empezó a tratar el tema del convenio, en sus inicios? ¿Cómo se decidió la forma en la que se iba a proceder?

La entrada en vigor del nuevo convenio se trató con bastante normalidad, ya que al decidirse la forma de proceder y la repartición de funciones entre los organismos que conformaran el grupo de inspectores no se nos asignó nada que no estuviésemos antes implicados en su control. Dándonos para mi opinión tan solo un medio para poder certificar que se cumple el conjunto de

2. ¿El convenio ha olvidado, según su opinión, algún tema importante a regular?

Creo que no, ya que en cuanto a lo que compete al organismo del cual dependo, se tratan y engloban los puntos que intentan garantizar que los tripulantes de los buques (trabajadores del mar) tengan un control de su salud, una buena calidad de vida dentro de los buques, controlando tanto su alimentación como las condiciones higiénicas del buque y de habitabilidad entre otras.

3. ¿Cómo se han planteado las inspecciones?

Las inspecciones se plantearon como las demás que se realizan en los buques por parte de los miembros del Instituto Social de la Marina, con la única variedad de que se va acompañado de otros inspectores de otros organismo para hacer una misma inspección conjunta de diferentes temas relacionados cada uno, para poder emitir un certificado por parte de la Dirección General de la Marina Mercante, cuando los inspectores de los tres organismos den su conformidad.

4. ¿Esfuerzo y repercusiones que ha requerido para prepararse para dirigir dichas inspecciones?

Por parte de los inspectores del ISM no se ha requerido ningún tipo de esfuerzo especial más allá del mero hecho de tener que coordinarse con los inspectores de los otros organismos para poder ir a los buques, repitiendo aunque pueda parecer redundante, que los temas que deben auditar son de trabajo cotidiano en este organismo.

5. ¿Han encontrado dificultades o choques de intereses entre los diferentes participantes a las inspecciones?

Las dificultades encontradas no han sido nada relevantes quedando tan solo en un mero cuadro de agendas de trabajo por parte de los inspectores y de alguna que otra redundancia en la comprobación de algunos de los puntos a inspeccionar por parte del mismo organismo, como puede ser el caso de la comprobación de algún botiquín por parte del inspector para el MLC cuando este ya había sufrido su revisión obligatoria anual unos días antes por otro miembro del ISM en otro puerto para poder tener el certificado en vigor.

6. ¿Qué deficiencias se encuentran con más frecuencia?

Las deficiencias que he encontrado en las inspecciones que he realizado hasta el momento han sido todas mínimas y solventadas sin problema, como ha sido el caso de que a algún tripulante le faltase en el momento algún documento, como puede ser el Certificado de Formación Sanitaria, los cuales presentaban sin mayor dificultad a los pocos días dentro del plazo que se le daba para su presentación.

7. ¿Repercusiones directas producidas por la implantación del convenio a todos los niveles?

Creo que la mayor de las repercusiones ha sido la toma de conciencia por parte de todos, tanto organismos, como armadores, como tripulantes de la necesidad de mejorar y controlar el trabajo en el sector marítimo teniendo un nuevo instrumento (El Convenio MLC-2006) como herramienta de presión y control, en el que se han unificado algunas de las diferentes normativas que hasta el momento habían para el desarrollo del trabajo en el sector marítimo.

8. ¿Cuál es su opinión sobre el Convenio y los cambios que comporta?

Me parece muy interesante que en el convenio se hayan unificado normativas que se fueron desarrollando durante los años pasado y que con él se haya creado un medio de control y certificación de cumplimiento que obligue y ayude a presionar para su implantación a los armadores y los estados implicados para mejorar la calidad de trabajo y vida de los trabajadores del mar.

7.7.3. Entrevista Inspector de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social

Cargo o puesto de trabajo que desempeña: **INSPECTOR de TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL.**

Nombre: **AGP**

1. ¿En que afecta el convenio a su área de trabajo?

Este convenio nos ha afectado directamente en la realización de una inspección conjunta para la certificación y emisión de este nuevo certificado para los buques donde los inspectores de Trabajo y Seguridad Social han tenido que verificar que se cumplan los puntos de este convenio referentes entre otras cosas a la ordenación del trabajo a bordo, la prevención de riesgos laborales como centro de trabajo, inscripción a la seguridad social, etc.

2. ¿Cómo se empezó a tratar el tema del convenio, en sus inicios? ¿Cómo se decidió la forma en la que se iba a proceder?

Se empezó con una reunión interdepartamental en la que se discutieron, prepararon y desarrollaron las directrices a seguir por parte del estado rector, así como su distribución entre los tres organismos que conformarían el grupo de inspectores según las competencias que el estado designo a cada uno de estos organismos.

La forma de proceder fue clara y evidente, irían miembros de los tres organismos (Capitanía Marítima, Instituto Social de la Marian e Inspección de Trabajo) a realizar la inspección del buque para verificar si cumple el convenio MLC-2006 para la entrega de su certificación.

Cada miembro de cada organismo realizaría la inspección de su parte acorde con sus funciones. En el caso mío, como ya dije anteriormente, comprobación de las jornadas de trabajo, control en materia de prevención de riesgos laborales, comprobación de contratos de trabajo, etc.

3. ¿El convenio ha olvidado, según su opinión, algún tema importante a regular?

Realmente creo que no ha dejado ningún tema importante por tratar en relación con la materia de trabajo y la seguridad social, pero como todo proceso que empieza y se desarrolla, está expuesto a mejoras según vayan dándose situaciones y circunstancias.

4. ¿Cómo se han planteado las inspecciones?

Las inspecciones se plantearon con el objetivo de verificar específicamente los puntos designados por parte del estado a los Inspectores de Trabajo con relación al MLC-2006, con el fin de poder así de certificar que cumple ese buque con esos puntos y poder serle emitido por parte de la Dirección General de la Marina Mercante el Certificado de Trabajo Marítimo y la

Declaración de Conformidad Laboral Marítima... siempre y cuando cumplan también con los requisitos inspeccionados por parte de la Capitanía Marítima y el ISM.

5. ¿Esfuerzo y repercusiones que ha requerido para prepararse para dirigir dichas inspecciones?

Por parte del grupo de Inspección de Trabajo no se ha requerido ningún esfuerzo especial para la realización de las inspecciones en los buques, ya que los puntos y materias que teníamos que inspeccionar como centros de trabajo que son, estaban dentro de las funciones y trabajos que normalmente este organismo debe de desempeñar entre otras.

Además, hay que tener en cuenta, que no es la primera vez que por ejemplo en mi caso voy a un buque como centro de trabajo a realizar mi trabajo por requerimiento de alguna denuncia interpuesta por algún trabajador o por consecuencia de algún lamentable accidente de trabajo.

6. ¿Han encontrado dificultades o choques de intereses entre los diferentes participantes a las inspecciones?

Por parte de los miembros que formábamos el grupo de inspectores del estado solo puedo señalar que desde el primer momento hubo una muy buena colaboración y disposición, por lo menos en mi grupo y en mi ciudad, no pudiendo decir lo mismo con relación a las otras parte implicadas, donde en unos casos se podía observar meteduras de pata por desconocimiento y afán de protagonismo por parte de miembros de las navieras que venían para ayudar en los buques en las inspecciones, los cuales mas que ayudar estorbaban ralentizando en el menor de los casos el proceso

7. ¿Qué deficiencias se encuentran con más frecuencia?

Una deficiencia encontrada en varias navieras ha sido principalmente el documento del contrato de trabajo, que aunque era legal y se llevaba tramitando desde hace años, no cumple con todo lo que se especifica en el convenio, por lo que para poder dárselo como valido tuvieron que modificarlo para así cumplir con el convenio.

Otro punto que se podría señalar como deficiencia que tuvieron que solucionar en los buques fue el procedimiento de quejas de los tripulantes, el cual en algunos barcos no existía y en otros aunque tuviesen algo parecido, no cumplía con las exigencias del convenio, por lo que tuvieron que subsanarlos acorde al convenio MLC-2006.

Otra, más que deficiencia la señalaría como dificultad, que he encontrado durante las inspecciones ha sido la realización de las entrevistas con los tripulantes, las cuales podíamos realizar al azar con los tripulantes que quisiésemos y en privado, pero en las cuales los tripulantes por temor o desconfianza daban la sensación que no eran totalmente sinceros,

supongo que por no creer que fuese confidencial y pudiese haber represalias si no era bueno lo que decían.

(Creo que este es un punto a mejorar en las futuras inspecciones de control).

8. ¿Repercusiones directas producidas por la implantación del convenio a todos los niveles?

Es evidente que ha sido la implicación de todos en la mejora y en el control del trabajo en el sector marítimo, tanto de las instituciones del estado como de aquellos que trabajan en el sector marítimo directamente.

Creo que esta implantación ha sido muy apropiada para conseguir que se den unos mínimos de calidad en el trabajo a bordo de los buques, ya que se obliga a que los empresarios navieros cumplan con ellos para poder tener una certificación sin la cual serían multados y para obligarles a mantener esos mínimos, puesto que si no los cumplen, se les quitaría dicha certificación en las futuras verificaciones de los inspectores y tendrían problemas para poder explotar sus buques.

9. ¿Cuál es su opinión sobre el Convenio y los cambios que comporta?

Todo aquello que vaya encaminado a mejorar las condiciones de trabajo y por tanto de vida de las personas me parece excelente, por lo que la elaboración de este convenio y su puesta en funcionamiento con su implantación me parece de lo mas encomiable, ya que con él se trata de tener un medio más para garantizar la calidad del trabajo y la vida durante su periodo de trabajo de los hombres de mar a los cuales admiro pero no envidio por su fortaleza al estar esos periodos tan largos de tiempo en la mar y fuera de sus hogares en un medio que aunque bonito para el que lo ve desde tierra puede llegar a ser muy duro y hostil.

7.7.4. Entrevista Capitán Efectivo de un buque de la Marina Mercante

Cargo o puesto de trabajo que desempeña: **CAPITÁN EFECTIVO DE UN BUQUE DE LA MARINA MERCANTE**

Nombre: **FCC**

1. ¿En que afecta el convenio a su área de trabajo?

Este convenio afecta en todo a mi área de trabajo, ya que como Capitán me afecta en la necesidad de que en mi buque cumpla con toda la normativa para poder tener la nueva certificación, y como Marino, me afecta en el control de mi calidad de trabajo y de vida.

2. ¿Cómo se empezó a tratar el tema del convenio, en sus inicios? ¿Cómo se decidió la forma en la que se iba a proceder?

En un comienzo se trato con interés, pero como algo que ya vendría, dejándose aparcado hasta que la empresa indicase las directrices a seguir por parte de ella y de sus buques según dictaminase como así sucedió los procedimientos por parte de la Dirección General de la Marina Mercante, la cual emitió un comunicado a todas las empresas navieras de cómo y cuando se empezarían las citadas inspecciones por parte de los grupos de técnicos de las tres administraciones involucradas en ellas.

Por mi parte, mi primera reacción fue leerme el convenio y ver qué temas y como los trababa, hablando de él posteriormente con otros compañeros marinos tanto de la empresa en la que trabajo como de otras empresas cuando salía el tema de conversación.

3. ¿El convenio ha olvidado, según su opinión, algún tema importante a regular?

Creo que no, pero me parece que aún es pronto para poder valorarlo.

En mi opinión entiendo que esto está comenzando ahora mismo, que son los inicios de lo que puede ser una muy buena forma de control y de obligación por parte tanto de los Armadores como de los Estados para garantizar que los Marinos tengan unas condiciones de trabajo adecuadas, pero viendo la situación de crisis que esta sufriendo no solo España, sino todos la mayoría de los países esto no lo veo yo del todo asegurado.

4. ¿Cómo se han planteado las inspecciones?

Las inspecciones fueron planteadas desde las oficinas centrales de la empresa en Madrid y desde las Delegaciones de zona, donde nos indicaron las directrices a seguir desde donde se

trasladaron personal para ayudar al Capitán de los buques auditados a la hora de contestar y entregar todo tipo de documentación requerida por parte de los inspectores embarcados.

Desde las oficinas de Madrid, por ejemplo, se tenían preparados los documentos relativos a la formación de puesto, y contratos de los marinos embarcados en el momento de la inspección, y desde el buque, se preparo lo que normalmente ya se realizaba con anterioridad, libretas de embarque, reconocimientos médicos, titulaciones...

5. ¿Esfuerzo y repercusiones que ha requerido para prepararse para dirigir dichas inspecciones?

El principal problema que a traído las inspecciones ha sido la de tener que exigir en un comienzo a que los tripulantes trajesen al buque una serie de documentaciones que hasta la fecha nunca habían sido necesarias, como fueron el caso de sus tres ultimas nominas, sus contratos de trabajo (en especial al personal fijo de la empresa), etc. Y los cuales le eran difíciles o casi imposibles de conseguir por estrabio o por la lejanía de sus docimicilios al haber embarcado sin ella.

Estos problemas fueron solventados por el personal que venían de la central de Madrid, los cuales si tenían acceso a esa documentación emitida con anterioridad por parte de la empresa a sus trabajadores y que mediante sus equipos informáticos podían acceder a la central y entregar a los inspectores que los solicitasen.

6. ¿Han encontrado dificultades o choques de intereses entre los diferentes participantes a las inspecciones?

En la inspección en la que realizaron y en la que estuve como Capitán, puedo decir que por parte de los inspectores no encontré ni observe ningún tipo de choque de intereses, ya que se veía como cada uno se centraba en su área designada.

7. ¿Qué deficiencias se encuentran con más frecuencia?

Las deficiencias que encontraron fueron básicamente la falta de alguna documentación personal de los tripulantes como antes comente en cuanto a falta de contratos o nominas que no tenían los tripulantes pero los cuales fueron entregados a los inspectores.

Y la no idoneidad del contrato de trabajo que se realizaba a los trabajadores eventuales, el cual fue subsanado a posteriori realizando un anexo al respecto, ya que aunque si era legal el formato de contrato, éste no cumplía con todas las clausulas exigidas por el convenio.

8. ¿Repercusiones directas producidas por la implantación del convenio a todos los niveles?

Sinceramente, la única repercusión directa que he visto hasta el momento ha sido la del trabajo y los nervios sufridos por parte de cierto personal para poder conseguir los certificados del MLC-2006 para los buques, ya que por todo lo demás, sigue todo igual.

Se sigue trabajando igual, en las mismas condiciones y con las mismas exigencias por parte de todos.

Cuando vinieron los inspectores, había una tripulación navegando con su jornada y todo perfecto. Ahora por necesidades empresariales hay dos tripulaciones a doce horas para poder cubrir imprevistos que surjan en la línea que realiza el barco por lo que entiendo que todo sigue igual que antes de la aplicación del convenio pero que contradice el documento que ya nos han dado... y no voy a decir más porque luego todo se sabe...

9. ¿Cuál es su opinión sobre el Convenio y los cambios que comporta?

Creo que se trata de un importante avance para el sector del trabajo marítimo, tanto por la unificación de los convenios y normativas que ya existían dentro del MLC-2006 como por el compromiso que este convenio conlleva por parte de todos los implicados: Navieros, Gobiernos y Marinos.

Pero como la experiencia me dicta, en muchas ocasiones nos encontraremos que como negocio que es el sector marítimo, todo se basa en costes, ahorros y beneficios, por lo que por mucho que se diga o se intente conseguir en el convenio, como los órganos encargados de realizar su control, no lo hagan metódicamente, se encontrarán con que los empresarios solo pensarán en gastar menos y ganar más acosta de todo, incluido sus trabajadores ya que todo es un simple negocio y sólo el miedo a perder más de lo que pudiesen ganar si lo hacen mal, puede impedir que algún listillo lo haga.

7.7.5. Entrevista Técnico Auditor del Departamento de Prevención de Riesgos Laborales

Cargo o puesto de trabajo que desempeña: **TÉCNICO-AUDITOR DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.**

Nombre: **JRMN**

1. ¿En que afecta el convenio a su área de trabajo?

El convenio afecta a mi área de trabajo de una manera específica ya que uno de los tres organismos designados para la verificación del cumplimiento del convenio MLC-2006, concretamente Los Inspectores de Trabajo y Seguridad Social nos comprobarán en los Buques puntos que lleva el departamento de prevención de riesgos laborales de como son:

- La Evaluación de Riesgos y la Planificación de la Actividad Preventiva de cada buque al ser considerado cada uno de ellos como un centro de trabajo.
- Los Justificantes de Formación e instrucción a trabajadores en materia protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes,
- Las Actas de los Comités de Seguridad y Salud, cuyo procedimiento de implantación es responsabilidad del servicio de prevención.

2. ¿Cómo se empezó a tratar el tema del convenio, en sus inicios? ¿Cómo se decidió la forma en la que se iba a proceder?

El auténtico proceso para ver cómo se iba a tratar el convenio surgió cuando la Dirección General de la Marina Mercante lanzo su circular para la solicitud por parte de los armadores de las inspecciones para poder obtener en sus barcos los certificados que se emiten acorde al Convenio MLC-2006.

Desde ese momento los responsables de los diferentes departamentos se reunieron para concretar que hacer y quien lo tenía que hacer, así como asistir a reuniones con miembros de la Dirección General de la Marina Mercante y de ANAVE, antes del comienzo de dichas inspecciones y posteriormente durante el transcurso de las primeras inspecciones realizadas en diferentes navieras.

3. ¿El convenio ha olvidado, según su opinión, algún tema importante a regular?

No, considero que el convenio no ha dejado ningún tema importante a controlar, ya que en él se han refundido en un solo convenio todas las normativas que hasta el momento se han estado desarrollando por la OMI y los diferentes estados miembros para el trabajo en la mar.

Recuerdo haber leído en algún sitio que la intención de este convenio es ser el cuarto pilar de la OMI junto a los otros convenios importantes en este sector, como son el convenio MARPOL, el STCW, etc.

4. ¿Cómo se han planteado las inspecciones?

Las inspecciones se plantearon al ser algo nuevo para todos, con mucha cautela, con la intención de tener todos los puntos que se solicitan en el convenio cubiertos, y con las ganas de si por motivos no deseados por esta empresa hubiese según los inspectores alguna deficiencia, subsanarla con la mayor brevedad posible de acuerdo a los plazos que ellos nos indicasen para así poder tener el Certificado de trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima Parte - I.

Para ello, en las inspecciones se traslada personal de las oficinas centrales de diferentes departamentos, Prevención de Riesgos, Sistemas Integrado de Gestión, Sistema de Gestión de la Seguridad, Recursos Humanos, para así poder ayudar al Capitán del buque en el proceso de inspección, facilitando así todo lo que soliciten los organismos inspectores.

5. ¿Esfuerzo y repercusiones que ha requerido para prepararse para dirigir dichas inspecciones?

El principal esfuerzo ha sido leerse el convenio y verificar aquellos puntos que se nos exigirá para obtener los certificados del MLC - 2006. Posteriormente ir verificando si los puntos que nos afectan ya los estábamos cumpliendo o no, por la aplicación de otra normativa y si había alguna modificación o requisito específico que debiese estar de alguna forma remarcado. A este respecto vuelvo a hacer referencia al tema de los contratos de trabajo de los tripulantes, el cual cumple con la normativa legal, pero que para que cumpliese específicamente con las exigencias del Convenio, hubo que realizar un adendum a éste para que fuese aceptado para esta nueva certificación.

6. ¿Han encontrado dificultades o choques de intereses entre los diferentes participantes a las inspecciones?

Choque como tales no ha habido, pero si se puede decir que cuando empezaban a inspeccionar algunos temas cada organismo por su lado, se encontraban en ocasiones con temas comunes... véase el caso de las jornadas de trabajo, las cuales eran comprobadas por el ISM para verificar acorde a la normativa de Seguridad de la Salud las jornadas de trabajo de los tripulantes con restricciones según certificado/reconocimientos médicos. Estas mismas jornadas las solicitaba Inspección de Trabajo, el cual además de las horas según ley observaba

si también estaba adecuado estas jornadas o trabajos a tripulantes con necesidades especiales, por ejemplo por edad si existe algún menor, como especifica de forma clara el convenio.

7. ¿Qué deficiencias se encuentran con más frecuencia?

Una de las deficiencias que se encontraron en todos los barcos fue el contrato de trabajo, el cual aunque es legal, no cumple con todo los requisitos que exige el Convenio, por lo que se ha tenido que hacer un adendum para poder subsanar esta deficiencia.

Otra de las deficiencias encontradas ha sido que en la Empresa, al personal fijo embarcado, el día que le comunicaron su paso de personal eventual a personal fijo se les hizo con una carta de la empresa en el que se les indicaba dicho cambio de situación. Documento que tampoco satisface las exigencias del Convenio.

8. ¿Repercusiones directas producidas por la implantación del convenio a todos los niveles?

La principal repercusión ha sido la necesidad de que los diferentes departamentos afectados en sus competencias por la normativa se intentaran coordinar entre ellos, así como delimitar las responsabilidades de cada uno en los momentos de la inspección. Un ejemplo es en el punto en que la inspección solicita Los Justificantes de Formación e instrucción a trabajadores en materia protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes, donde se encontraban afectados tanto el departamento de formación, como el departamento de Prevención de Riesgos.

9. ¿Cuál es su opinión sobre el Convenio y los cambios que comporta?

Me gusta lo que conlleva este convenio y lo que se quiere conseguir con el... pero aún me parece pronto para ver si esto controlara de verdad aquellas deficiencias que hasta el momento sucedían en los buques de la marina mercante por los resquicios legales, y por las dificultades que un control de estos temas ya lleva teniendo en cuenta las características tan especiales de este sector así como la cantidad de variables que afectan.

Mi opinión como Técnico del Servicio de Prevención lo veo como otro medio para controlar lo que la ley nos obliga a tener y a hacer en los buques como centros de trabajo que son para mejorar y mantener la seguridad laboral de estos.

Y como marino mercante lo veo como un compromiso por parte de todos (autoridades, armadores y trabajadores) para asegurar un mínimo de dignidad para los trabajadores de este sector.

8. Bibliografía

Libros y documentación en papel consultadas:

Entitat responsable. *Títol*. Codi de la norma (si no forma part del títol). Lloc de publicació: Editorial, any.

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo. *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*. Ginebra.2006.

Páginas de Internet consultadas:

<http://www.derechomaritimo.info/>

<http://www.ilo.org/>

<http://www.ceat.org.es>

<http://www.empleo.gob.es/itss/web/index.html>

<http://www.rotacionhoy.es/es/node/470>

[http://www.seg-](http://www.seg-social.es/Internet_1/LaSeguridadSocial/Quienessomos/InstitutoSocialdeLa29421/index.htm)

[social.es/Internet_1/LaSeguridadSocial/Quienessomos/InstitutoSocialdeLa29421/index.htm](http://www.seg-social.es/Internet_1/LaSeguridadSocial/Quienessomos/InstitutoSocialdeLa29421/index.htm)

www.fomento.es

<http://www.ismcode.net>

<http://www.mca.gov.uk>

<http://www.imo.com>

<http://www.ingenierosnavales.com>

<http://www.noticias.juridicas.com>

Instrumentos de búsqueda y consulta:

Buscador Google <www.google.es>

Consultas de traducciones del inglés www.wordreference.com

Consultas de sinónimos www.wordreference.com

9. Agradecimientos

A Santiago Ordas, especialmente por ser mi tutor en este trabajo, por la espera y la confianza depositadas en mí.

A las personas entrevistadas por ayudar y responderme a las preguntas.

A Rafael Montoya Navarro por sus constantes respuestas que han sido de ayuda.

A Pablo Sainz Baldor por darme un poco de ese tan amplio conocimiento que posee.

A Carlos Quesada Penalva Y Andreu Fernández Codina por los detalles.

